RELATORIO
N.º 55
DA
COMPANHIA PAULISTA
DE
VIAS FERREAS E FLUVIAES
PARA A SESSÃO DE
ASSEMBLÉA GERAL
EM
30 DE JUNHO DE 1904

SÃO PAULO
Typographia e Papelaria de Vanorden & Cia.
7, 9 e 11 — RUA DO ROSARIO — 7, 9 e 11
1904

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

Senhores Accionistas.

CUMPRINDO a disposição do art. 19 § 9 dos Estatutos da Companhia, vem a Directoria trazer ao vosso conhecimento os principaes factos occorridos durante o anno social de 1903, e, ao mesmo tempo, submetter ao vosso esclarecido juizo as contas e o balanço correspondentes ao referido periodo, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, documentos esses que estiveram em tempo á vossa disposição, conforme preceitúa a lei.

Directoria

Tendo-se ausentado por alguns mezes desta capital o Director Snr. Dr. Francisco Antonio de Souza Queirós, foi substituido, durante o seu impedimento, mediante as formalidades legaes, pelo Accionista Snr. Dr. Manuel Joaquim de Albuquerque Lins.

Expirando no fim do corrente anno o mandato dos actuaes Directores, deveis eleger os membros da Directoria para o triennio de 1.º de janeiro de 1905 a 31 de dezembro de 1907.

Conselho Fiscal

Compete-vos tambem eleger os membros e supplentes do Conselho Fiscal que tem de funccionar durante o proximo anno social de 1905.

Trafego

A Companhia Paulista tinha em trafego, a 31 de dezembro de 1903, 1.029 kilometros de vias ferreas, dos quaes 279 kilometros de bitola de 1,m60, 709 de 1,m00 e 41 de 0,m60; a rede geral era então servida por 114 estações e postos telegraphicos, e o respectivo material rodante compunha-se de 130 locomotivas, 176 carros ao serviço de trens de passageiros e 2.432 vagões de carga.

Assim apparelhadas as linhas, o serviço de trafego funccionou em todas ellas com a costumada regularidade, tendo sido de 2.284 947 o numero total de trens-kilometro que as percorreram, contra o algarismo de 2.194.115, registrado no anno anterior.

O numero dos passageiros e animaes transportados, a tonelagem das cargas, bagagens e encommendas despachadas, bem como o numero dos telegrammas expedidos, em 1903, e os dados correspondentes dos dois annos anteriores constam do seguinte quadro:

Annos	Passageiros	Animaes	Toneladas de bagagens e encom.	Toneladas de café	Toneladas de mercadorias diversas	Telegrammas
1901	1.101.779	21.963	10.607	505.430	378.562	226.067
1902	1.038.639	15.955	10.215	436.198	396.600	228.390
1903	939.886	17.056	9.666	382.863	376.285	222.428

Segundo mostram estes algarismos, o movimento de quasi todos os departamentos do trafego foi mais fraco em 1903 que no anno anterior, assim como o

movimento havido em 1902 já tinha sido, por sua vez, notavelmente inferior ao de 1901. Este facto não deve surprender-vos, pois não é senão a manifestação documentada da intensa crise economica que o paiz vem atravessando de alguns annos a esta parte, desde que o seu grande artigo de exportação, o café, se desvalorisou ao ponto de deixar de dar a respectiva cultura qualquer rendimento liquido para a grande maioria dos que a ella se dedicam.

Mas ainda bem que a reacção já começou. O preço do café, que chegára a descer, em 1903, a 3$600 réis por 10 kilogrammas, já se cota mais ou menos a 5$000 réis, com esperança tanto mais fundada de que a alta se manterá e mesmo poderá accentuar-se cada vez mais, quanto é certo dever o supprimento visivel universal, em meiados do corrente anno, achar-se sensivelmente nivelado ao que se registrou em egual época do anno passado e esperar-se que a safra mundial de 1904—1905 ficará cerca de dois milhões de saccas abaixo do algarismo do consumo.

Assim, tendendo a melhorar a situação economica, em breve os seus effeitos não poderão deixar de se fazer sentir, fomentando e desenvolvendo a actividade agricola, industrial e mercantil, o que vale dizer que todos os elementos de trafego da Companhia, especialmente o commercio de importação e o movimento de passageiros, duas das fontes grandemente rendosas de sua empresa, estão em vesperas de reatar a sua marcha de constante e progressivo desenvolvimento, segundo a norma por muitos annos seguida.

Tem a Companhia continuado a fazer gratuitamente o transporte de immigrantes e suas bagagens para o interior do Estado, elevando-se a 4.291 o numero dos que conduziu no ultimo anno e a 21:130$580 réis a importancia que deixou de receber pelo serviço prestado.

Como é sabido, foi a Companhia Paulista que iniciou, em 1882, o transporte gratuito de immigrantes e suas bagagens. Desde essa época até 31 de dezembro de 1903 tem ella dado passagem em seus trens, muitos dos quaes formados exclusivamente para esse fim, a 496.942 immigrantes, cujas passagens teriam custado, se fossem pagas, a somma de 2.143:258$040 réis.

Movimento financeiro

O balancete da receita e despesa do exercicio, que se acha annexo, com os convenientes detalhes, apresenta resultado bastante satisfactorio, não obstante o consideravel decrescimento havido nos varios ramos do trafego, como se viu no capitulo anterior, e as importantes reducções de tarifas feitas ultimamente, segundo adiante se mostrará.

Os algarismos da receita e despesa do exercicio, bem como os dados correspondentes dos dois annos anteriores, constam do seguinte quadro:

Annos	Receita	Despesa	Saldo
1901 . . .	27.293:917$132	9.897:085$933	17.396:831$199
1902 . . .	24.972:799$117	11.303:315$242	13.669:483$875
1903 . . .	20.101:754$102	9.571:201$900	10.530:552$202

O saldo apurado em 1903, no valor de....... 10.530:552$202 réis, accrescido dos lucros que passaram do anno anterior, na importancia de 4.017:888$088 réis, e desta fórma elevado á somma de 14.548:440$290 réis, teve, mediante audiencia e approvação do Conselho Fiscal, a seguinte distribuição, que a Directoria submette á vossa sancção:

Pagamento de juros da divida externa .	2.626:883$180 réis
Fundo de amortisação do custo da Estrada de Ferro do Rio Claro . . .	1.047:074$846 „
Juros e descontos	67:255$683 „
Pagamento dos dividendos do 1.º e 2.º semestres do exercicio, á razão de 10 % ao anno	7.232:180$000 „
Impostos dos dividendos	253:126$300 „
Fundo de reserva	100:000$000 „
Abatimento no custo da Linha Fluvial do Mogy-Guassú	200:000$000 „
Lucros transportados para o semestre seguinte	3.021:920$281 „
Somma	14.548:440$290 „

Por julgar a materia interessante, damos adiante o quadro do movimento financeiro das grandes estradas de ferro do Estado no anno de 1903:

Companhias	Receita	Despesa	Saldo	Porcentagem do saldo sobre a receita
Paulista. . . .	20.101:754$102	9.571:201$900	10.530:552$202	52
S. Paulo Railway.	21.915:825$220	11.032:595$740	10.883:229$480	49
Mogyana . . .	16.406:476$884	8.837:256$894	7.569:219$990	46
União S. e Ytuana.	10.215:470$508	6.563:943$702	3.651:526$806	35

Tarifas

Muitas e importantes medidas foram tomadas durante o anno de 1903, tendo por fim melhorar o regimen de tarifas em vigor nas diversas linhas da Companhia, já reduzindo consideravelmente os preços de quasi todas as tabellas, já uniformisando-as em suas differentes applicações, já emfim substituindo o velho systema de tarifas uniformes pelo regimen differencial, muito mais de accôrdo com os bons principios quer de ordem technica e economica, quer de pura equidade.

Assim é que, em relação ao transporte do café beneficiado, com destino a Jundiahy, os fretes passaram

a ser cobrados não só com notavel abatimento na tarifa movel, que foi reduzida a 15 %, isto é, como se a taxa cambial estivesse a 17 d., mas tambem com as vantagens resultantes da adopção das seguintes tabellas differenciaes, contadas as distancias a partir de Rio Claro para as linhas de bitola de um metro e de Jundiahy para as demais:

De	0	a	25	kilometros	210	réis	por	tonelada-kilometro	
"	25	"	50	"	205	"	"	"	"
"	50	"	75	"	195	"	"	"	"
"	75	"	100	"	180	"	"	"	"
"	100	"	125	"	150	"	"	"	"
"	125	"	150	"	140	"	"	"	"
"	150	"	175	"	120	"	"	"	"
"	175	"	200	"	100	"	"	"	"
Além	de		200	"	50	"	"	"	"

Ao café em casquinha, assim como aos cafés em cereja ou côco, quando despachados para Jundiahy, foi applicado o mesmo regimen de tarifas estabelecido para o café beneficiado, com o abatimento de 15 % para o café em casquinha e de 20 % para o café em cereja ou côco.

A tabella de passageiros passou a ser cobrada, na Secção Rio Claro, com as reducções correspondentes á contagem das distancias; para applicação do principio differencial, a partir de Jundiahy, e nas linhas de Porto Ferreira a Santa Rita e de Descalvado a Aurora com as reducções correspondentes ao regimen em vigor nas da bitola larga.

A tarifa do sal, nas linhas em que era de 140 réis por tonelada-kilometro, foi reduzida a 100 réis, ficando além disso o artigo isento da tarifa movel em todas as linhas.

O transporte, pelos trens de passageiros, de fructas, verduras, leite, ovos, carne fresca, raizes alimenticias e outros generos de facil deterioração, classificados na tabella 2 A, teve o abatimento de 20 % na respectiva

razão, ficando além disso isento da taxa movel, elevando-se assim o abatimento total a cerca de 40 %.

Foram reduzidos de 20 % os preços das tabellas 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14 e 15 da Secção Rio Claro, ficando equiparados aos das tabellas correspondentes das linhas de bitola larga.

Foram tambem reduzidos de differentes porcentagens os preços das tabellas 9, 10, 11, 12, 13 e 14 das linhas de bitola larga, modificando-se egualmente os das tabellas correspondentes da Secção Rio Claro.

Adoptaram-se tarifas differenciaes em relação a todas as tabellas ainda sujeitas a fretes uniformes.

Reduziram-se todas as tarifas dos ramaes de Porto Ferreira a Santa Rita e de Descalvado a Aurora, equiparando-as ás das linhas de bitola larga.

Concedeu-se isenção de frete, em todas as linhas, a favor das sementes que forem consignadas a lavradores, bem como a favor das plantas que forem distribuidas pela Secretaria da Agricultura de S. Paulo, Horto Botanico do Estado, Estação Agronomica de Campinas e quaesquer repartições ou estabelecimentos congeneres do paiz.

Esta simples exposição das providencias postas em pratica de 1.º de agosto de 1903 a 1.º de janeiro de 1904, bem assignalam quanto fez a Companhia Paulista para melhorar o seu regimen de tarifas, o empenho com que procurou ella servir os grandes interesses de ordem economica dependentes do serviço a seu cargo, na angustiosa crise que atravessamos.

Fundo de reserva

Com a quantia de 100:000$000 de réis, levada ao credito desta conta, conforme mostra a distribuição do saldo geral apurado em 1903, fica o fundo de reserva da Companhia elevado a 700:000$000 de réis.

Divida externa

Fizeram-se pontualmente, durante o anno findo, as remessas devidas para o pagamento dos juros de 5 % do emprestimo externo de 1892, contrahido para a compra da Estrada Rio Claro, as quaes importaram em 2.626:883$180 réis.

Além disso foram resgatadas 368 obrigações do mesmo emprestimo, no valor de £ 36.800, mediante o dispendio de 769:220$120 réis, o que elevou o total do resgate operado á importancia de £ 223.800, no valor de 6.196:317$185 réis.

Achava-se assim reduzida a divida externa, em 31 de dezembro de 1903, á importancia de £ 2.526.200, devendo ficar totalmente extincta, segundo a tabella que regula o resgate, no anno de 1933.

Fundo de amortisação do custo da Estrada Rio Claro

Com a quantia de 1.047:074$846 rs. levada a credito desta conta, conforme mostra a distribuição do saldo do exercicio, fica o fundo de amortisação do custo da Estrada Rio Claro elevado á somma de 5.196:317$185 rs.

Capital da Estrada Rio Claro

Por decreto n. 4.861 de 9 de julho de 1903, o Governo da União approvou as despesas feitas pela Companhia durante o anno de 1902, no valor de... £ 20.635, por conta do capital da Estrada Rio Claro, o qual ficou assim elevado a £ 1.564.996,

As despesas da mesma natureza, feitas durante o anno de 1903, montaram a £ 36.086, quantia que,

logo que receba do Governo a approvação requerida, será incorporada ao capital reconhecido da Estrada, que ficará então elevado a £ 1.601.082.

A fixação do capital da Estrada, como é sabido, tem por effeito a revisão das tarifas, quando, nos termos da clausula 9.ª do contracto de 1880, que estabeleceu a concessão, e 3.ª do decreto de 1901, que regulou o capital, se verifique de cinco em cinco annos, isto é, nos annos de 1904, 1909 e seguintes, guardado o mesmo periodo, que a renda liquida excede 12 % do capital.

Quer isto dizer que no corrente anno de 1904 teria de haver revisão e seria obrigatoria a reducção das tarifas caso a renda média do quinquennio decorrido de 1899 a 1903, convertida em ouro, nos termos das condições contractuaes, excedesse a quota de 12 %.

Assim, porém, não aconteceu, como se collige do seguinte quadro da receita liquida da Estrada Rio Claro, parte federal, durante o referido periodo.

ANNOS	VALOR EM RÉIS	Cambio médio	VALOR ESTERLINO
1899	3.391:030$738	7 15/32	£ 105.528
1900	3.128:967$275	9 9/32	£ 121.003
1901	4.192:178$491	11 11/32	£ 198.146
1902	3.782:062$917	11 31/32	£ 188.611
1903	3.016:536$156	12 3/32	£ 152.005

Dos algarismos expostos resulta que a renda média do quinquennio foi apenas de £ 153.058, ou menos de 10 % do capital reconhecido pelo Governo, não sendo pois exigivel nenhuma reducção.

Apesar disso, entretanto, a Companhia acaba de fazer, como detalhadamente se viu em outro capitulo, consideraveis reducções nas tabellas da Estrada Rio

Claro, já abatendo os fretes basicos, já adoptando o principio differencial em todas as tabellas, resultando das medidas postas em vigor não só achar-se o systema de tarifas da Estrada Rio Claro inteiramente equiparado ao da rede de bitola larga, como se poder dizer do mesmo que, em seu conjuncto, é o mais barato de quantos vigoram actualmente nas differentes estradas de ferro do Estado de São Paulo.

Chamadas de capital

Em fevereiro de 1903 fez-se a terceira chamada do capital da ultima emissão, sendo o valor da entrada correspondente á integração de metade das acções que tinham o valor realizado de 30 % e eram em numero de 38.042, tendo sido assim integradas 18.912 acções.

Em fevereiro do corrente anno fez-se a ultima chamada, sendo integradas todas as acções que haviam ficado com 30 %, em numero de 19.130.

Acha-se assim realizado todo o capital emittido da Companhia no valor de 75.000:000$000 de réis, representado por 375.000 acções, ficando tambem cabalmente preenchidos os fins para que foi feita a ultima emissão.

Linhas ferreas em trafego

As linhas em trafego continuam em perfeito estado de conservação Sua extensão total elevou-se no anno de 1903 a 1.029 kilometros, além de 161 kilometros de desvios com 942 chaves.

O augmento das linhas em trafego foi de 115 kilometros, sendo 62 kilometros no ramal dos Agudos e 53 kilometros no ramal do Mogy-Guassú, ambos da Secção Rio Claro.

Empregaram-se 2.862 trilhos nas linhas de bitola de 1,^{m}60; 1.388 nas de 1,^{m}00 e 20 nas de 0,^{m}60.

Foram substituidos 49.397 dormentes nas linhas de bitola de 1,^{m}60; 171.142 nas de 1,^{m}00 e 6,675 nas de 0,^{m}60.

A extensão das linhas com lastro de pedra britada foi elevada a 47.221 metros de bitola larga e 86.342 metros de bitola de 1,^{m}00.

Alargaram-se muitos córtes e aterros; fizeram-se os reparos que demandavam as obras d'arte das diversas linhas, d'entre as quaes releva mencionar a substituição das vigas metalicas de 134 pontilhões; construiram-se diversos boeiros, pontilhões, passagens americanas, valletas, muros de arrimo; construiu-se nova platafórma na estação de Rio Claro; fizeram-se concertos em quasi todas as estações e suas dependencias, bem como nas casas de turmas da linha e empregados do trafego; construiram-se algumas novas accommodações para o pessoal.

Nas linhas de bitola larga foram concertados e construidos diversos trechos de cercas na extensão total de 82 kilometros e assentaram-se 69 cancellas; nas linhas de bitola de 1,^{m}00 foram reparados 259 kilometros de cercas e construiu-se a extensão de 15.385 metros; nas linhas de bitola de 0,^{m}60 construiram-se 31.486 metros de cercas e assentaram-se 35 cancellas.

A extensão dos fios telegraphicos é actualmente de 4.683 kilometros, ahi comprehendidos 210 kilometros de fios telephonicos lançados entre São Paulo e Campinas, achando-se uns e outros assentados sobre postes feitos de trilhos usados.

Tanto o serviço telegraphico para uso da Companhia e do publico, como o telephonico, para uso exclusivamente da Companhia, funccionaram durante o anno proximo findo com a conveniente regularidade, continuando as linhas e respectivos apparelhos a ser mantidos em perfeito estado de conservação.

Locomoção

O material rodante continúa a ser conservado com o maior cuidado e zelo. O seu effectivo era em 31 de dezembro de 1903 o seguinte:

Designação	Bitola de			Total
	1,m 60	1,m 00	0,m 60	
Locomotivas	68	55	7	130
Carros especiaes	11	5	—	16
Carros de passageiros	52	56	8	116
Carros de bagagens e correio	26	14	1	41
Carros para animaes de raça	2	—	—	2
Carros para transporte de carruagens	1	—	—	1
Vagões diversos	1471	921	36	2428
Vagões guindaste	3	1	—	4

O estado do material de tracção na mesma data era o seguinte:

Locomotivas	1,m 60	1,m 00	0,m 60
Em bom estado	47	24	3
Em estado regular	15	25	2
Em reparação	6	6	2

Quanto aos carros e vagões era este o seu estado:

	1,m 60	1,m 00	0,m 60
Em serviço	1452	934	42
Em reparação	114	62	3

Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ao consumo do serviço da Companhia, tendo importado os supprimentos de toda a especie, por ella feitos durante o anno de 1903,

em 4.996:294$098 réis, e sendo de 2.611:122$749 rs. o valor dos materiaes que ficaram em deposito a 31 de dezembro do mesmo anno.

Todas as compras continuam a ser feitas mediante concorrencia, pedindo-se, por carta, preços a diversas casas commerciaes do estrangeiro e das praças de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro, conforme a natureza dos artigos.

No fim do anno de 1903, como de costume, procedeu-se a minucioso exame e rigoroso balanço em todos os depositos do Almoxarifado, pesando, medindo e contando todos os materiaes, conforme sua natureza, tendo sido tudo achado exacto e de accôrdo com os assentamentos.

Ramal do Mogy Guassú

A 1.º de fevereiro de 1903 inaugurou-se o trecho do ramal do Mogy Guassú, que parte da estação do Rincão, na parte comprehendida até á estação de Pitangueiras, e depois, a 25 de março, o trecho seguinte até á estação extrema do Pontal, ficando esse ramal com a extensão de 93 kilometros.

Ramal dos Agudos

Em data de 25 de março ficou concluido e abriu-se ao trafego o trecho do ramal dos Agudos comprehendido entre as estações de Campos Salles e Ayrosa Galvão.

A 1.º de outubro foi inaugurado o prolongamento do mesmo ramal até á villa de Pederneiras, na margem esquerda do Tieté, tendo a linha atravessado o rio por meio de notavel ponte metalica de 400 metros de comprimento, a mais extensa que existe hoje em territorio de S. Paulo.

Finalmente, a 8 de dezembro ficou concluido e foi aberto ao trafego o trecho de Pederneiras a S. Paulo dos Agudos, medindo o ramal, de Dous Corregos até esta ultima estação, 94 kilometros.

Acha-se em adiantado grau de construcção o prolongamento de S. Paulo dos Agudos até á estação terminal, seguindo o valle do rio Batalha, do lado da Serra, na extensão approximadamente de 29 kilometros.

Como se sabe, o ramal dos Agudos se cruza, junto á nova e florescente cidade de S. Paulo dos Agudos, com a estrada Sorocabana, que por alli passa em demanda de Baurú.

A importancia e novidade do caso pedem mais detidas considerações.

Quando a Companhia Paulista, em data de 8 de abril de 1896, requereu ao Governo do Estado a concessão de licença para construir a linha dos Agudos, não havia concessão alguma em vigor para a referida região, pois a estrada Sorocabana achava-se construida só até S. Manuel e tinha concessão, por contracto assignado a 18 de janeiro de 1896, apenas para prolongar a sua linha de S. Manuel até Lençóes.

Razões de varias ordens determinaram então a Companhia Paulista a atravessar o Tieté e levar seus trilhos áquella região.

Não só os municipios de Pederneiras e Baurú, situados á margem esquerda do referido rio, exportavam seus productos por via da Paulista, demandando para esse fim a estação do Jahú, como tambem grande parte da producção do municipio de São Paulo dos Agudos utilisava-se do mesmo escoadouro.

A necessidade de melhor attender aos interesses da referida zona, já então servida, ainda que mal, pelo systema ferro-viario da Companhia; a consideração de poder ser a mesma perfeitamente servida por um

ramal da Companhia Paulista, com percurso até á Capital pouco mais ou menos egual ao de qualquer outra estrada entre os mesmos extremos, desde que, como é antigo projecto desta Companhia, se faça a linha do Jahú nascer de Rio Claro, evitando a extraordinaria volta que resulta de seu actual entroncamento na estação de Visconde do Rio Claro, medida que convirá executar logo que o desenvolvimento do trafego de toda a rede da bitola estreita exija o dobramento da linha no trecho de maior movimento, isto é, exactamente entre as estações de Rio Claro e Visconde do Rio Claro; demais, a circumstancia de poder e dever ser o regimen de tarifas da rede ferrea da Companhia Paulista, em seu conjuncto, como já é hoje, mais barato que o de qualquer estrada concorrente, em consequencia da maior intensidade do trafego da primeira; finalmente o facto de se fazer a metade do percurso entre Agudos e São Paulo por via da Paulista em linha de bitola larga, portanto em melhores condições de velocidade e conforto do que por estrada em toda a extensão de bitola estreita — eram razões que justificavam de sobra aquella resolução.

Se, pois, ainda no anno de 1896 e precisamente na mesma data em que o Governo fazia a concessão da linha dos Agudos á Paulista, resolvia tambem conceder permissão á União Sorocabana e Ytuana para o seu prolongamento de Lençóes a Baurú, o que devia trazer como consequencia o encontro das duas linhas em S. Paulo dos Agudos, nem por isso se alarmou a Companhia Paulista.

Longe de achar inconvenientes, antes descobriu importantes vantagens, principalmente de ordem publica, nessa approximação de dois grandes systemas de viação em ponto tão affastado do littoral, estabelecendo facil communicação entre o sul e o oeste do Estado, por-

tanto permittindo e estimulando as relações de commercio inter-regional.

Uma das mais sensiveis lacunas no desdobramento da nossa rede geral de viação é sem duvida a falta de meios de communicação directa entre as zonas servidas pelo grandes systemas ferro-viarios do Estado.

Todas ellas se acham hoje relativamente bem dotadas de meios de transporte, mas só na direcção da Capital, centro de convergencia de toda a rede de viação ferrea estadoal, jazendo completamente descurado o problema das communicações inter-regionaes, e, como natural consequencia, em completo desalento, sem nenhuma vida, o commercio e toda a sorte de relações, directamente, entre as differentes zonas do interior do Estado.

Nestas condições a ligação em S. Paulo dos Agudos do importante systema de viação do sul com a extensa rede que serve o oeste representa incontestavelmente mais um passo para o desenvolvimento economico do Estado, para o progresso de sua actividade agricola, industrial e commercial, que, em sua natural tendencia á expansão não ha de sempre viver exclusivamente á custa da corrente de relações com a Capital e o porto de Santos.

Outra vantagem de ordem publica traz essa ligação. E' evidente que em qualquer crise de transporte que se manifeste, em dada zona, por accidentes sobrevindos na linha, por eventual congestão de trafego ou outra qualquer causa, o mal poderá ser promptamente remediado com o auxilio que um systema ferro-viario poderá prestar a outro. Estivesse estabelecida esta ligação dois annos antes da época em que o foi, e com certeza toda a vasta região servida pelas linhas da Companhia União Sorocabana e Ytuana não teria soffrido os graves prejuizos que lhe accarretou a precaria situação em que cahiu ha bem pouco tempo o trafego daquella importante rede de viação.

Se, transpondo o Tieté e avançando em demanda da região dos Agudos, a Companhia Paulista acaba de fazer obra de reconhecida conveniencia publica em relação á parte civilisada do Estado, não menos valioso será o resultado de seu esforço em favor do desenvolvimento dessa outra importante porção do territorio paulista que vai das nascentes do rio Feio ás barrancas do Paraná, a qual, apesar de compor-se, segundo referem os poucos que a penetraram, de excellentes terras de cultura, cobertas da mais exuberante vestimenta florestal, e de medir superficie equivalente a quasi uma quarta parte do territorio do Estado, entretanto traz ainda no proprio nome de terra ignota, com que até hoje figura nas cartas geographicas do paiz, o mais significativo attestado do tão desmerecido como completo abandono em que ha sido deixada.

Levando a ponta de seus trilhos para aquellas bandas, até ao extremo da região em actividade agricola, isto é, mais ou menos até á povoação nascente de Santa Cruz dos Innocentes, vinte e poucos kilometros adiante de S. Paulo dos Agudos, a Companhia Paulista põe ao immediato alcance daquelle sertão o mais fecundo propulsor do seu povoamento, o instrumento que mais facilmente poderá abril-o ás beneficas incursões do trabalho e da civilisação.

Fará mais a Companhia. Comprehendendo que naquellas remotas paragens convirá ter á mão todos os recursos da vida civilisada, convencida dos grandes serviços que á exploração e mais tarde ao desenvolvimento de toda aquella zona sertaneja deverá prestar um centro em condições de poder constituir-se desde logo seguro ponto de apoio para os que alli penetrarem e mais tarde importante entreposto para toda a sorte de relações com a zona maritima, promove a Directoria o estabelecimento duma povoação no ponto terminal da linha ferrea.

Para este fim trata de adquirir uma area de cerca de trinta alqueires de terras, em local que perfeitamente se presta ao objecto em vista, já pelas boas condições hygienicas e topographicas, já pela abundancia d'agua e belleza natural da situação. Traçados os arruamentos e dividido em lotes todo o terreno destinado á edificação, serão estes opportunamente distribuidos de graça, estabelecendo-se alguns premios em dinheiro para serem sorteados pelos melhores predios que se edificarem dentro de determinado praso.

A nova povoação se chamará Piratininga, em homenagem a um nome historico, que a tradição consigna ter sido o do bello sitio em que hoje assenta a capital do Estado. E como daqui sahiram outrora os valentes pioneiros que descobriram e exploraram quasi todo o interior do Brasil, que seja o exemplo fecundo e possa amanhã a nova Piratininga formar uma outra grande cidade, capaz de espalhar a vida, a civilisação e a riqueza por toda aquella terra desconhecida e inculta onde hoje só vagueiam bandos de miseros selvagens.

De resto, nem cabe dizer que, se de quanto fica exposto resultam evidentes vantagens de ordem publica, de outra parte, desenvolvendo-se as linhas Paulista e Sorocabana na mesma região, a concorrencia ha de ser prejudicial aos interesses de ambas.

Assim de facto não acontecerá, primeiramente porque a concorrencia em verdade só póde ter logar em relação á estação de S. Paulo dos Agudos, onde as duas estradas se cruzam, e ahi o prejuizo que cada uma é susceptivel de soffrer, além de estar naturalmente limitado ao movimento da referida localidade, acha-se por assim dizer equitativamente distribuido pelas duas estradas.

O transporte de passageiros, por exemplo, além de fazer-se em menos tempo, ainda que seja pequena a differença, é mais barato pela Paulista que pela Soro-

cabana, ao passo que das tabellas de cargas algumas são mais vantajosas pela primeira, e outras, em numero mais ou menos egual, pela segunda.

Assim, pelo que diz respeito á concorrencia das duas estradas em S. Paulo dos Agudos, já se vê que o prejuizo de cada uma será pequeno e afinal de contas se poderá mesmo dizer insensivel, porque, para compensal-o, sempre haverá a contar com os lucros do trafego inter-regional, que, graças precisamente á ligação das duas linhas, se ha de estabelecer e deverá com o tempo tomar grande desenvolvimento entre o sul e o oeste do Estado.

Pelo que diz respeito á região além de S. Paulo dos Agudos, ahi razoavelmente não será possivel a concorrencia porque, seguindo as duas linhas direcções differentes, a Sorocabana para Baurú e a Paulista fraldeando a Serra, de modo a acharem-se já as estações terminaes a perto de 15 kilometros uma da outra, apesar de ser pequeno o avançamento feito em cada direcção, é evidente que os passageiros e as mercadorias de cada zona naturalmente servir-se-hão da estrada que a percorre, uma vez que os fretes em seu conjuncto são sensivelmente equivalentes e não póde estar na conveniencia das duas empresas senão manter um regimen que concilie seus justos interesses.

E quando mais tarde as duas linhas queiram prolongar-se para além das estações actualmente terminaes, não só os seus proprios interesses como os da grande região sertaneja que as espera, aconselham, exigem mesmo, que cada uma continue a seguir direcção differente, para o que não falta zona apropriada.

A este respeito basta dizer que o territorio que ainda alli existe por explorar e cultivar comprehende nada menos de cinco extensos valles, os do baixo Tieté, rio Feio, rio do Peixe, rio Santo Anastacio, e baixo Paranapanema, todos em direcção sensivelmente normal

ao rio Paraná, medindo a largura total dessa grande zona cerca de duzentos kilometros, e o comprimento perto de trezentos kilometros, isto é, superficie maior que a de alguns Estados do Brasil.

Quando se considera que a zona do oeste, entre Ribeirão Preto e Araraquara, uma faixa de terra que mede apenas a largura de 70 kilometros, e bem pouco valia ha 30 annos atraz, é hoje cortada por quatro estradas de ferro parallelas, pertencentes a tres companhias differentes, todas fazendo pesado trafego e em plena prosperidade, que poderá haver de estranhavel no facto de servirem duas grandes linhas ferreas região tres vezes mais ampla, a egual distancia da Capital, e que poderá talvez em breve tornar-se não menos rica?

Com a inauguração, que espera fazer até o proximo mez de outubro, do ultimo trecho do ramal de Agudos a terminar na estação de Piratininga, terá a Directoria concluido o plano de obras que emprehendeu ha alguns annos para a integração do systema ferroviario da Companhia, que ficará então com 1.058 kilometros de linhas em trafego.

Estrada de ferro para Matto-Grosso

Eis um problema nacional para cuja solução envidaram-se alguns esforços ha bons trinta annos, como attestam os trabalhos da commissão a cargo do Engenheiro Pimenta Bueno, mas que depois parece ter cahido em esquecimento.

Entretanto a questão é das que mais se recommendam pela relevancia de seu alcance, tanto de ordem politica, como economica.

Se, de feito, o povoamento de Matto-Grosso, a sua regular administração e a defesa de seu grande territorio jamais se poderão fazer convenientemente sem um systema aperfeiçoado de vias de communicação, que ponha aquelle longinquo Estado em ligação directa, facil e rapida, com o littoral maritimo, por outro lado é sabido quanto a industria pastoril, a mais importante riqueza daquella vasta região, resente-se da falta de meios de transporte para os seus productos.

A este respeito basta dizer que de Matto-Grosso procede grande parte do gado que se abate no Estado de S. Paulo e no Rio de Janeiro, o qual, em vez de ser directamente trazido de Campo Grande da Vaccaria e outros centros productores, situados a oeste de S. Paulo, aos mercados consumidores, entretanto é levado a contornar todo o territorio de S. Paulo até ao extremo noroeste, isto é, até Sant'Anna do Paranahyba, de onde é conduzido para o Estado de Minas, cujo territorio atravessa em toda a extensão em que este traça as divisas septentrionaes de S. Paulo, passando d'ahi para as invernadas de Passos e outras, de onde desce a Tres Corações, para afinal ser conduzido ao Rio.

Não é facil imaginar quantos mezes demanda tão penosa travessia, quantos prejuizos de toda a sorte representa essa jornada com o desenvolvimento de centenas de leguas.

Quando se considera que todo esse gado póde ser conduzido dos proprios campos em que é criado aos mercados de S. Paulo e do Rio em dois e tres dias, chegando ao seu destino nas melhores condições desejaveis para ser abatido, isto é, são, gordo e descançado, facil é reconhecer quanto temos sido imprevidentes e desleixados na solução de uma das mais vitaes questões de interesse nacional.

E por ventura esta face do problema da communicação directa com Matto Grosso será a menos im-

portante? Acaso não se trata ahi de assumpto de summo interesse e perenne actualidade, qual o da alimentação publica, da vida facil e barata nos mais importantes centros da communhão brasileira?

Julgamos não carecer dizer mais para justificar que é tempo de fazer alguma cousa positiva, de adiantar ao menos um passo decisivo na obra de approximação do Estado de Matto Grosso, tanto mais quando é certo que, havendo as linhas ferreas paulistas, nos ultimos tempos, avançado consideravelmente para aquelle lado, o grande problema de alguma sorte tem a sua solução simplificada, ao mesmo tempo que mais evidente se ha tornado que é directamente pelo Estado de S. Paulo que se deverá estabelecer a communicação de Matto Grosso com o littoral.

Como, entretanto, no pé em que se acha a questão, a primeira cousa a fazer é assentar o plano definitivo da obra e o que por esta devem fazer os publicos poderes, uma vez que o commettimento é dos que transcendem a capacidade da iniciativa particular, embora esta deva secundar a acção do Governo (e a Companhia Paulista está prompta para fazel-o quanto esteja a seu alcance), julgou a Directoria que seria de muito proveito, para a orientação da marcha a seguir na realisação do grande *desideratum*, submetter a materia ao esclarecido juizo do Club de Engenharia do Rio de Janeiro, associação scientifica que tanto se tem assignalado pela competencia e patriotismo com que ha estudado importantes problemas de interesse publico.

Neste proposito, em data de 5 de abril do corrente anno, a Directoria, por seu Presidente, dirigiu ao Club de Engenharia o officio do teor seguinte:

« Agitando-se na imprensa a idéa de resolver o velho problema de communicação directa com o Estado de Matto Grosso com o littoral maritimo por meio da

construcção de uma linha ferrea de Catalão a Cuyabá, solução que parece a menos feliz de quantas se têm alvitrado até hoje — a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, que, por mais de um titulo, não póde ser indifferente á orientação das grandes vias de communicação do paiz, vem solicitar a illustrada attenção do Club de Engenharia para este importante assumpto, digno por certo de ser estudado e esclarecido no seio de tão competente instituto technico, da mesma fórma porque o têm sido tantos outros de magno interesse nacional.

A necessidade e opportunidade desse estudo tanto mais se recommendam, quanto é certo que nos ultimos annos consideravel desenvolvimento tem tido a rede de viação ferrea do Estado de S. Paulo, especialmente para as bandas do noroeste e oeste, isto é, do lado de Matto Grosso, segundo dão provas as actuaes estações terminaes de Bebedouro, Ribeirãosinho e S. Paulo dos Agudos, cujas distancias a Santos são, respectivamente, 550, 482 e 492 kilometros.

A Companhia Paulista, solicitando o parecer do Club de Engenharia sobre a questão, muito de proposito deixará de intervir no debate da materia, pronunciando-se de qualquer fórma a respeito, para que se não veja no facto o intuito subalterno de advogar interesse proprio, quando o seu principal empenho é ver o grande problema nacional encarado e resolvido com a isenção, a competencia e o patriotismo que a relevancia da causa está a exigir.

Apenas, no intuito de precisar os termos da questão e encaminhar o exame da materia para as soluções praticas, positivas, a Companhia Paulista pede venia para formular os quesitos que o problema parece comportar e a respeito dos quaes é util que o paiz ouça o douto parecer do Club de Engenharia.

Eil-os:

I. — Em caso de guerra com qualquer potencia meridional, sendo o Estado de Matto Grosso vulneravel pelos lados do sul e oeste, e, de outra parte, a região explorada e habitada do territorio de Matto Grosso compondo-se de duas grandes zonas — uma ao sul, constituida pelos districtos de Nioac, Miranda, Campo Grande, etc., outra ao norte, formada pelo chamado territorio cuyabano, separada da primeira por uma faixa quasi inteiramente deshabitada, em grande parte alagadiça, de cerca de 80 leguas de extensão — é possivel, com uma só grande via, estabelecer a ligação directa de Matto Grosso com o littoral maritimo em condições de bem servir os interesse economicos, commerciaes, estrategicos e administrativos do Estado, ou será necessario estabelecer pelo menos duas grandes vias distinctas, ou ainda será preferivel estabelecer uma só grande via-tronco, a qual se bifurcará em certo ponto, lançando dois grandes ramaes, um para a região ao norte, outro para a região ao sul?

II. — Assignalada qual deva ser a grande via ou systema de vias de communicação, definidas a sua natureza e principaes condições technicas — qual o seu custo provavel de estabelecimento?

Quaes a receita e despeza provaveis nos primeiros annos?

III. — Em vista do custo provavel da obra integral e dos onus do seu custeio — será conveniente executar o projecto desde logo em toda a sua extensão e estructura, ou será preferivel executal-o a principio até certo ponto, deixando para completar o systema mais tarde, depois que, sob o influxo da parte construida e da abertura de estradas ordinarias ou do melhoramento das que porventura existirem, se activarem o povoamento

e as relações commerciaes com as regiões a servir, preparando-se assim o leito para a definitiva integração do plano geral?

IV. — Quaes os meios praticos de levar a effeito o melhoramento? Deverão os encargos da obra pesar exclusivamente sobre a União, ou deverão os Estados interessados e bem assim quaesquer grandes empresas de viação, a que aproveite o plano, concorrer para a sua realisação?

Neste caso, qual o concurso de cada um?

Taes os quesitos que a Companhia Paulista tem a honra de submetter ao esclarecido juizo do Club de Engenharia ».

Correspondendo gentilmente a este appello, o Conselho Director do Club de Engenharia, em sessão de 2 de maio, deliberou por unanimidade de votos attender á consulta da Directoria, sendo nomeado relator do parecer o illustrado engenheiro dr. Chrockatt de Sá.

Cultura florestal

Entre as varias culturas susceptiveis de tão grande desenvolvimento como vantajosa remuneração no Estado de S. Paulo póde-se, hoje mais do que em qualquer outro tempo, considerar a cultura florestal.

A' parte o notavel consumo de madeira que aqui se faz, já na construcção predial, já em toda a sorte de applicações industriaes, bastaria o consumo que actualmente fazem do precioso producto as nossas estradas de ferro para justificar a conveniencia e opportunidade de criar e impulsionar com vigor este importante ramo do trabalho agricola.

Montando com effeito a cerca de um milhão de dormentes e a uns quinhentos mil metros cubicos de

lenha, o que vale dizer a alguns milhares de contos de réis, o valor commercial da madeira que annualmente consomem as estradas de ferro de S. Paulo, só em duas das multiplas applicações do artigo, e tendo logar este consumo repartidamente por todas as zonas do interior, servidas pelas estradas de ferro, portanto ao immediato alcance do productor, já se vê em quão vantajosas condições póde ser a cultura florestal explorada no Estado.

Producção facilima, mercado á porta e consumidor certo, seguro e prompto, eis na verdade regalias como se não encontram eguaes em nenhum outro ramo industrial.

Pois bem, apesar das incomparaveis vantagens que as circumstancias estão a propiciar, certo é infelizmente que se não registra uma só tentativa em todo o interior do Estado para a reproducção das bellas mattas que vão sendo dia a dia derrubadas, ainda que esteja ao alcance de todos que, a continuarem as cousas como até aqui, dia virá em que não ha de haver mais o que derrubar, e quando entretanto as necessidades do consumo serão maiores e mais instantes.

Reconhecendo quanto cumpre e urge fazer, não só a bem dos interesses economicos que se prendem á questão, mas tambem no intuito ainda mais elevado de restaurar a natureza imprudentemente mutilada no que ella tem de mais sensivel em sua constituição physica, e ao mesmo tempo de mais util e bemfazejo á humana existencia, a Directoria resolveu fomentar pelos meios a seu alcance a cultura florestal em toda a região servida pelas linhas ferreas da Companhia Paulista.

Para esse fim começou por abater consideravelmente os fretes das madeiras apparelhadas, cuja base, sendo de 320 réis por cinco toneladas-kilometro em todas as linhas do Estado, foi reduzida nas linhas da Companhia Paulista a 240 réis.

Além disso resolveu:

Distribuir periodicamente diversos premios pecuniarios, segundo as condições e nas épocas que serão opportunamente estabelecidas e annunciadas, pelos lavradores que se dedicarem á cultura florestal — especialmente das especies que se recommendam por sua applicação industrial, isto é, a obras de marcenaria, á construcção em geral, a dormentes e a lenha — dentro da faixa de seis kilometros de cada lado das linhas ferreas da Companhia;

Fundar um Horto Florestal em ponto conveniente, á margem da linha de bitola larga e nas proximidades de Jundiahy. Uma parte deste estabelecimento será destinada a grandes sementeiras e campo de cultura de mudas das melhores especies vegetaes, para serem distribuidas pelos lavradores, emquanto que em outra parte se procurará formar uma floresta composta das melhores arvores conhecidas no Estado de S. Paulo, no Brasil e no estrangeiro, as quaes constituirão padrões permanentes de cada especie, e de futuro fornecerão as sementes necessarias á renovação das sementeiras;

Publicar e fazer distribuir pelos lavradores instrucções praticas sobre as especies vegetaes mais recommendaveis para os fins em vista; sua plantação, tratamento e córte; tarifas de transporte; rendimento provavel da cultura florestal, etc.;

Adquirir, toda a vez que se proporcionarem condições especialmente vantajosas, terrenos á margem das linhas ferreas da Companhia, para nelles estabelecer, por conta propria, a cultura florestal, que ficará nessa parte immediatamente a cargo do pessoal occupado na conservação da via permanente, visando por tal meio não só prover o custeio das linhas, como a valorisação

das terras adjacentes ao leito das mesmas, e, consequentemente, a formação de futuro patrimonio economico.

Dando execução a este programma, já a Directoria adquiriu nas proximidades de Jundiahy, á beira da linha, um terreno medindo a area de cerca de 80 alqueires, no qual trata de estabelecer o Horto Florestal, tendo alli iniciado todos os trabalhos necessarios

O viveiro do estabelecimento, que occupa a area de 5.000 metros quadrados, possue já exemplares de muitas plantas e 3.000 mudas das melhores madeiras, tanto indigenas como exoticas, para serem transplantadas na proxima primavera.

Pleitos judiciaes

Seguem seus tramites regulares as acções que a Companhia move: contra a Fazenda Nacional, pela cobrança inconstitucional do imposto federal de dividendos, e contra a Companhia União Sorocabana e Ytuana, em liquidação, por causa da occupação da zona privilegiada da Companhia Paulista pelo ramal ferreo que parte de Itaicy.

Movimento de acções

Nos ultimos tres annos foram transferidas:

Annos	Por venda	Por herança, doação, etc.	Por caução	Por baixa de caução	TOTAL
1901	66.112	7.208	16.474	23.486	113.280
1902	55.549	7.622	11.677	17.487	92.335
1903	49.292	7.658	15.146	23.003	95.099

Impostos

Durante o anno de 1903 a Companhia Paulista arrecadou e entregou ao Thesouro do Estado a importancia de 220:696$140 réis, producto do imposto de transito.

Arrecadou tambem e entregou á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional a quantia de 390:793$930 réis, producto do imposto federal sobre passagens.

Se ao total formado dessas duas parcellas addicionarem-se os impostos de dividendos pagos pela Companhia, relativamente ao periodo considerado, na importancia de 253:126$300 réis, ver-se-ha que se elevou a 864:616$370 réis a somma dos tributos de varias ordens lançados sobre o serviço de transporte a cargo da mesma, durante o anno de 1903, não comprehendidos os varios impostos municipaes, alguns estadoaes e os federaes de importação, consumo e sello.

Pessoal

Não houve modificação no quadro do pessoal superior da Companhia, o qual continuou a prestar-lhe seus serviços com o costumado zelo, dedicação e intelligencia, sendo egualmente digno de apreço o modo pelo qual os empregados em geral têm cumprido seus deveres. A todos a Directoria manifesta o seu reconhecimento.

Conclusão

Sendo este, Senhores Accionistas, o ultimo anno do mandato que exercem os actuaes membros da Directoria, ainda uma vez elles vos agradecem as repetidas

provas de confiança de vós recebidas, a solidariedade do vosso apoio e concurso, graças a cujo precioso auxilio puderam sempre desempenhar e esperam levar a seu proximo termo a ardua tarefa que lhes confiastes.

S. Paulo, em Maio de 1904.

A Directoria:

Antonio Prado, Presidente.
Francisco A. de Souza Queirós.
Conde de Prates.
A. de Lacerda Franco.
J. B. de Mello e Oliveira.

PARECER

DO

CONSELHO FISCAL

Senhores Accionistas

O Conselho Fiscal da *Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes,* cumprindo o que preceituam os Estatutos, examinou com toda a attenção o balanço geral da empresa, relativo ao ultimo anno, e verificou a sua perfeita exactidão, de harmonia com os lançamentos da escripta, feita, como até aqui, com toda a regularidade de accôrdo com as prescripções da lei.

Neste exercicio, os lucros liquidos das operações foram de réis 10.530:552$202, o que representa um resultado inferior ao do exercicio passado, e deve ser attribuido á pequena safra de café e á reducção das tarifas. Não obstante, os resultados do anno, addicionados aos saldos a distribuir de exercicios transactos, habilitaram a Administração não só a satisfazer, com a pontualidade de sempre, os encargos da divida externa, como ainda a levar á amortisação do custo da estrada Rio Claro a somma de réis 1.047:074$846, e a abater no custo da Linha Fluvial do Mogy-Guassú a somma de réis 200:000$000, distribuindo ainda um dividendo correspondente a 10 % ou 20$000 por acção.

O saldo de réis 3.021:920$281 que é transposto para o exercicio seguinte servirá para garantir os interesses da empresa contra os provaveis effeitos da reducção de tarifas e diminuição do trafego geral, que se tem accentuado nos ultimos tempos, em consequencia da crise economica que vamos atravessando.

A despeito, entretanto, destes factos, que tanto affectam os interesses da empresa, os dados do balanço attestam bem as condições prosperas em que se acha a Companhia.

E', pois, o Conselho Fiscal de parecer que sejam approvadas as contas e os actos praticados pela Directoria.

S. Paulo, 24 de Maio de 1904.

João Alvares Rubião Junior.
Bento José de Carvalho.
Salvador Augusto de Queiroz Telles.

BALANÇO FECHADO

EM

31 DE DEZEMBRO DE 1903

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

BALANÇO fechado em 31 de dezembro de 1903

ACTIVO		
ACCIONISTAS: Entradas a realisar	. . . . .	2.699:360$000
VIAS FERREAS: Importancia despendida, computado ao cambio par o preço da compra da Estrada Rio Claro que ainda não foi amortisado (£ 2.526,200).	103.602:865$646	
NAVEGAÇÃO DO MOGY-GUASSÚ: Saldo desta conta	528:968$474	
EDIFICIO DO ESCRIPTORIO CENTRAL: Idem	182:875$326	
MOVEIS E UTENSILIOS DO ESCRIPTORIO CENTRAL: Idem	19:238$320	
LINHA TELEGRAPHICA: de Jundiahy a São Paulo	33:859$280	104.367:807$046
ACÇÕES CAUCIONADAS: depositadas pela Directoria	. . . . .	50:000$000
APOLICES: existentes	. . . . .	105:000$000
MATERIAES PARA CUSTEIO: existentes no Almoxarifado	. . . . .	2.611:122$749
MATERIAES EM TRANSITO: em viagem e em despacho em Santos	. . . . .	4:062$444
Saldos a favor da Companhia		
A saber:		
Contadoria Central	538:525$120	
Trafego de Passageiros	1$150	
Trafego de Cargas	82:165$500	
Juros de Apolices	2:850$000	
Deposito nas Estações	1:210$000	
Div. devedores: Agentes e outros	612:619$146	1.237:370$916
CAIXA: Saldo no Escriptorio Central	25:593$613	
" Saldo na Contadoria do Trafego	507:105$893	532:699$506
Rs.	. . . . . .	111.607:422$661

PASSIVO		
CAPITAL: 375.000 acções de 200$000	. . . . .	75.000:000$000
EMPRESTIMO EMITTIDO EM 1892: Saldo deste conta £ 2.526.200 ao cambio par	. . . . .	22.455:111$110
FUNDO DE RESERVA: Saldo desta conta	. . . . .	650:000$000
FUNDO DE AMORTISAÇÃO DO CUSTO DA ESTRADA RIO CLARO: Idem .	. . . . .	4.149:242$339
CAUÇÃO: da Directoria	. . . . .	50:000$000
PESSOAL: de Dezembro de 1903 .	. . . . .	611:103$070
BONUS: não reclamados	260$040	. . . . .
DIVIDENDOS: Idem	117:479$420	117:739$460
DIVERSOS CREDORES: Agentes na Europa e outros	. . . . .	639:141$555
Somma	. . . . .	103.672:337$534
RECEITA GERAL: Saldo desta conta	. . . . .	7.935:085$127
Rs.	. . . . . .	111.607:422$661

S. Paulo, 21 de Março de 1904.

Antonio Prado,
Presidente.

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

BALANCETE

DA

RECEITA E DESPESA

DE

Janeiro a Dezembro de 1903

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

Balancete da Receita e Despesa de Janeiro a Dezembro de 1903

RECEITA		
Passageiros	2.291:635$530	
Trens especiaes	3:083$000	
Encommendas e bagagens	483:638$500	
Animaes	61:567$850	
Telegrammas	196:434$800	
Mercadorias	16.474:783$910	
Armazenagens	23:480$600	
Commissão pela arrecadação de impostos, estadoal e federal	24:539$590	
Aluguel e estadia de carros, vagões e encerados	342:034$730	
Aluguel de estações e suas dependencias	112:071$320	
Rendas diversas arrecadadas nas linhas a saber:		
Carga e descarga de vagões, multas, venda de objectos abandonados, material velho, aluguel e transporte de locomotivas, certidões e cartazes nas estações	45:662$300	20.058:932$130
Rendas diversas arrecadadas no Escriptorio Central		
Emolumentos	9:969$100	
Juros	4:939$900	
Diversas outras rendas	27:912$972	42:821$972
Rs.	. . . . . .	20.101:754$102

DESPESA		
Administração Geral e Contabilidade	293:808$875	
Conservação das linhas	2.365:461$169	
Locomoção	3.675:256$215	
Trafego	2.035:777$530	
Telegrapho e luz electrica	397:321$804	
Almoxarifado	113:655$298	
Aluguel e estadia de carros, vagões e encerados	356:534$360	
Contadoria Central	62:077$580	
Despesas diversas das linhas a saber:		
Indemnisações de mercadorias extraviadas e de ditas avariadas, animaes mortos nas linhas pelos trens; impostos; annuncios, sellos e telegrammas; tratamento e funeraes de empregados; consumo d'agua nas estações e diversas outras despesas	64:155$260	9.364:048$091
Escriptorio Central	93:148$014	
Gastos Geraes	54:422$898	
Juros	9:705$650	
Diversas outras despesas	49:877$247	207:153$809
Saldo a favor da Receita	. . . . . .	10.530:552$202
Rs.	. . . . . .	20.101:754$102

S. Paulo, 21 de Março de 1904.

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

James W. Gray,
Guarda-Livros.

DISTRIBUIÇÃO DO SALDO GERAL

apurado

no anno de 1903

Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes

DISTRIBUIÇÃO do saldo geral apurado no anno de 1903

DEBITO	
Juros da divida externa, pagos este anno . . .	2.626:883$180
Para o fundo de amortisação do custo da estrada Rio Claro	1.047:074$846
Juros e commissões	67:255$683
Para pagamento dos dividendos 62.º e 63.º. . .	7.232:180$000
Impostos de dividendos	253:126$300
Para o fundo de reserva	100:000$000
Abatimento no custo da linha fluvial do Mogy-Guassú	200:000$000
Saldo que passa para o semestre seguinte . . .	3.021:920$281
Rs. . . .	14.548:440$290

CREDITO	
Lucros que passaram do anno de 1902	4.017:888$088
Saldo d'este anno	10.530:552$202
Rs. . . .	14.548:440$290

S. Paulo, 18 de Abril de 1904.

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

James W. Gray,
Guarda-Livros.

I

Extensão em trafego

A Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, em 31 de Dezembro de 1903, tinha em trafego a extensão de 1029 kilometros, servidos por 114 estações e postos telegraphicos, inclusive a agencia telegraphica na capital do Estado, séde da Companhia.

A extensão em trafego distribue-se asssim:

Bitola de 1.m 60

Linha central de Jundiahy a Descalvado .	224 kilom.	
Ramal de Santa Veridiana	38 „	
Ramal de Rio Claro	17 „	279 kilom.

Bitola de 1.m 00 — **Secção Rio Claro**

Linha Central de Rio Claro a Bebedouro .	276 kilom.	
Ramal de Jahú	143 „	
„ „ Agua Vermelha	63 „	
„ „ Ribeirão Bonito	40 „	
„ „ Agudos.	94 „	
„ „ Mogy-Guassú	93 „	709 kilom.

Bitola de 0.m 60

Linha de Santa Rita.	27 kilom.	
Linha Descalvadense.	14 „	41 kilom.
Extensão total em trafego		**1029 kilom.**

Na secção Rio Claro, durante o anno de 1903, foram inaugurados:

Em 1.º de Fevereiro as estações de Barrinha e Pitangueiras no ramal de Mogy-Guassú.

Em 25 de Março as estações de Iguatemy e Ayroza Galvão no ramal dos Agudos e as de Macuco, Cascalho e Pontal no ramal de Mogy-Guassú.

Em 1.º de Outubro a estação de Pederneiras no ramal dos Agudos.

Em 7 de Dezembro o posto telegraphico de Itatinguy e as estações de Piatan e São Paulo dos Agudos, todas no ramal dos Agudos.

As extenções médias em trafego, durante o anno de 1903, foram:

de 279 kilometros na bitola de 1.m60
„ 659 „ „ secção Rio Claro
„ 41 „ „ bitola de 0.m60
„ 66 „ „ via fluvial do Mogy-Guassú.

Na secção Rio Claro a extensão média em trafego, durante o anno de 1903, cresceu de 115 kilometros.

A secção fluvial, por não ser mais necessaria, devido ao ramal de Mogy-Guassú, foi extincta em 30 de Abril.

II

Contabilidade

1.º — Conta de capital

Durante o anno de 1903, a Inspectoria Geral despendeu, por conta de capital, a quantia de 5.207:871$920, assim discriminada:

Bitola de 1.m 60

Locomoção	116:993$528	
Linha.	133:358$528	250:352$056

Bitola de 1.m 00 — **Secção Rio Claro**

Locomoção	651:677$481	
Linha.	83:364$145	735:041$626
	A transportar .	985:393$682

	Transporte .	985:393$682

Bitola de 0.m 60 — **Ramal Descalvadense**

Locomoção	6:771$887	
Linha.	9:014$632	15:786$519

Bitola de 0.m 60 — **Ramal de Santa Rita**

Linha	1:381$000

Construcção das novas linhas

Ramal dos Agudos	3.141:809$726	
„ de Mogy-Guassú	594:076$861	
„ „ Piracicaba	11:638$950	
Prolongamento de Jaboticabal a Bebedouro	457:785$182	4.205:310$719
	Total geral . .	5.207:871$920

Estas diversas importancias serão discriminadas nos respectivos capitulos do presente relatorio.

2.º — Receita

A receita geral da Companhia foi:

Em 1903.	20.101:754$102
Em 1902.	24.972:799$117
Differença para menos em 1903 .	4.871:045$015

Foram arrecadadas mais, em 1903, as seguintes importancias, não incluidas na receita geral da Companhia:

Materiaes vendidos e serviço feito por conta de outras Companhias e de particulares	258:301$335
Quotas de despezas com o pessoal nas estações baldeadoras, pagas pelas outras Companhias . .	165:258$850
Importancia das multas pagas pelo pessoal e dos ordenados não reclamados, entregues á Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista	35:500$260
Imposto de transito do Governo Federal	390:793$930
„ „ „ „ „ Estadoal	220:696$140
Total . .	1.070:550$515

A arrecadação de dinheiro nas nossas diversas estações, por conta do trafego de passageiros e mercadorias, attingiu a 8.232:220$450, que assim se discrimina;

Linhas	Trafego de		Total
	Passageiros	Mercadorias	
Bitola de 1.m60 e de 0.m60	1.440:315$650	2.262:085$400	3.702:401$050
Secção Rio Claro. . .	1.580:289$150	2.949:197$850	4.529:487$000
Via Fluvial.	264$100	68$300	332$400
Total. . .	3.020:868$900	5.211:351$550	8.232:220$450

Em 31 de Dezembro de 1903, o saldo em dinheiro existente, em todas as estações da Companhia Paulista, era apenas de 1$150 no trafego de passageiros.

Em nenhuma das estações havia saldo em dinheiro, a 31 de Dezembro de 1903, no trafego de mercadorias; ellas figuram, entretanto, no balanço geral com o saldo de ..... 82:165$500 que representa os fretes correspondentes aos despachos feitos **A Pagar** nos ultimos dias de Dezembro e que sómente durante o mez de Janeiro foram cobrados nas estações de destino das mercadorias.

A comparação da receita geral da Companhia nos dous ultimos annos, consta do seguinte quadro:

Linhas	1903	1902	Differenças em 1903	
			Para mais	Para menos
Bitolas de 1.m 60 e de 0.m 60 . . .	12.172:625$600	15.155:286$540	. . . .	2.982:660$940
Secção Rio Claro.	7.877:761$270	9.525:956$410	. . . .	1.648:195$140
Linha Fluvial . .	8:545$260	209:625$080	. . . .	201:079$820
Total das linhas .	20.058:932$130	24.890:868$030	. . . .	4.831:935$900
Escriptorio Central	42:821$972	81:931$087	. . . .	39:109$115
Total geral .	20.101:754$102	24.972:799$117	. . . .	4.871:045$015

A renda total das linhas, nos annos de 1903 e 1902, distribue-se assim pelos dous semestres:

Linhas	1903	1902	Differenças para menos em 1903
PRIMEIROS SEMESTRES			
Bitolas de 1.m60 e de 0.m60	4.997:143$740	6.018:165$200	1.021:021$460
Secção Rio Claro . . .	3.005:370$000	3.815:757$670	810:387$670
Via Fluvial.	8:545$260	95:888$740	87:343$480
Todas as linhas .	8.011:059$000	9.929:811$610	1.918:752$610
SEGUNDOS SEMESTRES			
Bitolas de 1.m60 e de 0.m60	7.175:481$860	9.137:121$340	1.961:639$480
Secção Rio Claro. . .	4.872:391$270	5.710:198$740	837:807$470
Via Fluvial.	. . . .	113:736$340	113:736$340
Todas as linhas .	12.047:873$130	14.961:056$420	2.913:183$290

Como põem em relevo esses quadros a receita total do trafego em 1903, comparada com a de 1902, mostra a enorme diminuição de 4.831:935$900, sendo 1.918:752$610 no primeiro semestre e 2.913:183$290 no segundo semestre.

A maxima receita mensal, em 1903, verificou-se mais uma vez no mez de Agosto, attingindo a 2.828:446$500, quando fôra em 1902 de 3.059:008$540, em 1901 de..... 3.930:645$140, em 1900 de 3.519:963$920 e em 1899 de.. 3.414:602$920.

O seguinte quadro discrimina a renda do trafego de todas as linhas da Companhia pelas diversas verbas:

Verbas da receita	1903		1902		Differenças em 1903	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	na Quantidade	no Producto
Viajantes	939.886 1/2	2.291:635$530	1.038.639	2.568:479$130	— 98.752 1/2	— 276:843$600
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 (ton.)	9.666	483:638$500	10.215	555:525$480	— 549	— 71:886$980
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	8.813	44:702$460	9.835	49:857$670	— 1.022	— 5:155$210
Mercadorias Café (ton.)	382.863	10.974:980$390	436.198	14.636:116$080	— 53.335	— 3.661:135$690
Mercadorias Diversos (ton.)	366.285	5.499:803$520	396.600	6.257:920$310	— 30.315	— 758:116$790
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	8.243	16:865$390	6.120	11:007$650	+ 2.123	+ 5:857$740
Telegrammas	222.428	196:434$800	228.390	208:059$230	— 5.962	— 11:624$430
Armazenagens	. . .	23:480$600	. . .	34:435$800	. . .	— 10:955$200
Commissão de 4 % sobre a arrecadação de impostos	. . .	24:539$590	. . .	27:598$950	. . .	— 3:059$360
Trens e vapores especiaes	9	3:083$000	27	10:256$100	— 18	— 7:173$400
Aluguel de carros, wagons e encerados	. . .	342:034$730	. . .	371:187$680	. . .	— 29:152$950
Aluguel de estações e armazens	. . .	68:350$000	. . .	66:400$000	. . .	+ 1:950$000
Aluguel de casas e balsas	. . .	14:513$920	. . .	15:854$240	. . .	— 1:340$320
Aluguel de commodos para restaurants e taxas sobre bandejas	. . .	31:207$400	. . .	33:483$800	. . .	— 2:276$400
Outras verbas	. . .	43:662$300	. . .	44:685$610	. . .	— 1:023$310
Total	. . .	20.058:932$130	. . .	24.890:868$030	. . .	— 4.831:935$900

Para evitar duplicatas, as quantidades supra indicadas foram determinadas, sommando-se as relativas a todo o trafego das bitolas de 1.^{m}60 e 0.^{m}60 com as do trafego proprio ou interstacional da secção Rio Claro e da Via Fluvial da Companhia Paulista, e com as do trafego extranho entre a secção Rio Claro e as estradas de Araraquara e Dourados, e ainda com as do trafego commum entre as estradas de Araraquara e Dourados, em transito pela secção Rio Claro.

Como deixa ver esse quadro, continuou ainda a decrescer a renda de passageiros, que declina desde 1898, com excepção apenas do anno de 1901 em que se registrou um pequeno augmento sobre a do anno anterior. Para a reducção d'essa renda, em 1903, concorreu em parte a reducção nos preços das passagens, posta em vigor em 1.º de Agosto d'esse anno.

A receita do transporte do café apresenta a enorme differença para menos de 3.661:135$690 que provem não só da reducção de tarifas, que começou a vigorar em 1.º de Agosto, como tambem da diminuição na quantidade transportada, correspondente a cerca de 1 milhão de saccas.

Pelos mesmos motivos decresceu de 758:116$790 a receita produzida pelo transporte das outras mercadorias.

Offerecem tambem reducções, em 1903, quasi todas as demais verbas da receita, em consequencia do menor trafego realisado.

Em 1872 foi inaugurado o trafego no primeiro trecho da linha de Jundiahy a Vallinhos, e a receita geral da Companhia, a começar d'essa data, tem sido a seguinte:

ANNOS	RECEITA	Differenças por cento	
		para mais	para menos
1872	311:148$940		
1873	650:463$069	10,9	
1874	758:169$207	16,5	
1875	889:414$782	18,1	
1876	1.126:189$760	26,6	
1877	1.541:836$645	36,9	
1878	2.195:525$850	42,4	
1879	2.297:935$790	4,7	
1880	2.085:239$370	—	9,2
1881	2.514:466$920	20,6	
1882	2.880:373$995	14,5	
1883	2.739:948$200	—	4,9
1884	2.586:301$750	—	5,5
1885	2.812:352$950	8,7	
1886	2.977:410$510	5,9	
1887	2.922:222$693	—	1,8
1888	3.577:121$476	22,4	
1889	4.487:396$469	25,4	
1890	5.082:383$149	13,2	
1891	6.499:157$909	27,9	
1892	9.227:635$144	41,9	
1893	10.230:964$064	10,9	
1894	13.930:608$544	36,1	
1895	17.383:811$641	24,8	
1896	19.693:127$477	13,2	
1897	22.223:833$853	12,8	
1898	20.541:985$830	—	7,5
1899	21.224:577$150	3,3	
1900	22.071:945$269	4,0	
1901	27.293:917$132	23,6	
1902	24.972:799$117	—	8,5
1903	20.101:754$102	—	19,5

Esses dados e outros constam do quadro synoptico intercalado entre esta pagina e a immediata.

Consta dos seguintes quadros a renda exclusiva das vias ferreas e fluviaes, total e kilometrica, desde a inauguração do primeiro trecho da estrada em 1872.

ANNOS	Extensão kilometrica média em trafego		RECEITA		Differença por cento da receita	
	Bitola de					
	1.m 60	0.m 60	TOTAL	Kilometrica	para mais	para menos
Vias Ferreas — BITOLAS DE 1.m 60 E 0.m 60						
1872	38	. .	311:101$740	8:166$888		
1873	45	. .	648:360$351	14:408$008	108,4	
1874	45	. .	748:441$087	16:632$024	15,4	
1875	58	. .	885:431$432	15:266$059	18,3	
1876	104	. .	1.120:363$976	10:772$730	26,5	
1877	155	. .	1.465:561$433	9:455$235	30,8	
1878	185	. .	1.915:581$380	10:354$494	30,7	
1879	204	. .	2.018:700$150	9:895$589	5,0	
1880	224	. .	1.827:706$860	8:159$405	. .	9,4
1881	228	. .	2.190:842$950	9:609$004	19,8	
1882	243	. .	2.523:613$350	10:385$240	15,2	
1883	243	. .	2.557:794$150	10:525$902	1.3	
1884	243	. .	2.585:623$870	10:640$427	1,1	
1885	243	. .	2.804:390$110	11:540$733	8,4	
1886	244	. .	2.971:614$260	12:178$747	5,9	
1887	250	. .	2.912:461$460	11:649$845	. .	2,0
1888	250	. .	3.546:332$750	14:185$331	21,7	
1889	250	. .	4.233:308$210	16:933$233	19,3	
1890	250	. .	4.901:834$943	19:607$339	15,8	
1891	251	41	6.227:245$700	21:326$183	27,0	
1892	262	41	6.987:201$590	23:043$569	12,2	
1893	278	41	7.181:475$770	22:512$463	2,8	
1894	279	41	9.508:352$815	29:713$602	32,3	
1895	279	41	11.632:268$350	36:350$870	22,3	
1896	279	41	13.132:281$453	41:038$379	12,9	
1897	279	41	14.465:422$010	45:204$444	10,2	
1898	279	41	13.407:406$310	41:898$145	. .	7,3
1899	279	41	13.858:179$413	43:306$810	3,4	
1900	279	41	14.484:307$790	45:263$462	4,6	
1901	279	41	17.130:305$400	53:532$204	18,2	
1902	279	41	15.155:286$540	47:360$270	. .	11,6
1903	279	41	12.172:625$600	38:039$455	. .	19,7

Quadro synoptico do trafego e movimento financeiro da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes desde o seu começo até 31 de dezembro de 1903

ANNOS	Extensão kilometrica média em trafego: nas vias ferreas	Extensão kilometrica média em trafego: na via fluvial	Numero de: passageiros transportados nas vias ferreas e fluvial	Numero de: toneladas de mercadorias transportadas nas vias ferreas e fluvial	Valores em 31 de Dezembro: do capital em acções, realisado	do emprestimo de £ 150.000 contrahido em Londres em 1878	do emprestimo de £ 2.750.000 contrahido em Londres em 1892 para a acquisição da linha Rio Claro	do capital fixado e approvado pelo Governo para o trecho de concessão federal da linha Rio Claro (8)	do fundo de reserva	do fundo de amortisação do custo da linha Rio Claro
1872	38	. .	33.531	26.150	(1) 4.000:000$000	£	£	£		
1873	45	. .	56.212	54.968	4.200:000$000					
1874	45	. .	76.402	67.522	6.450:000$000				37:800$660	
1875	58	. .	96.614	76.362	8.343:130$000				66:537$620	
1876	106	. .	156.952	84.137	9.418:800$000				96:651$718	
1877	155	. .	159.706	75.600	11.682:800$000				128:046$120	
1878	185	. .	157.944	93.843	11.910:400$000	(2) 150.000			178:257$770	
1879	204	. .	165.503	95.336	12.138:400$000	148.500			228:717$260	
1880	224	. .	178.373	99.198	12.214:800$000	146.900			268:989$060	
1881	228	. .	177.283	122.478	12.703:100$000	145.200			343:699$588	
1882	243	. .	166.774	133.028	12.915:200$000	143.400			459:386$089	
1883	243	. .	161.539	160.121	12.936:100$000	141.500			550:803$092	
1884	243	. .	165.839	154.768	13.005:200$000	139.400			698:897$176	
1885	243	43	184.837	175.278	16.572:061$160	137.200			754:906$803	
1886	244	92	197.790	176.665	16.793:125$080	134.800			923:022$052	
1887	250	200	231.850	175.421	17.243:279$080	132.300			1.012:490$916	
1888	250	200	298.596	219.486	17.243:550$000	129.600			1.075:317$741	
1889	250	200	319.401	258.679	18.070:500$000	126.700			1.127:945$619	
1890	250	200	348.150	300.857	19.168:180$000	123.600			1.127:876$319	
1891	292	200	543.579	367.441	24.976:690$000	120.300			417:371$726	
1892	667	200	809.040	412.414	32.955:160$000	116.700	2.750.000		470:273$117	
1893	731	200	1.179.245	407.125	38.285:140$000	112.900	2.750.000		513:969$892	
1894	776	200	1.100.396	458.292	38.804:360$000	108.800	2.750.000		566:134$892	
1895	791	200	1.372.035	556.691	44.043:040$000	104.400	2.750.000		1.043:158$399	
1896	791	200	1.372.398	665.755	50.739:440$000	99.700	2.750.000		1.903:381$102	
1897	791	200	1.422.141	690.645	59.461:560$000	(3) 94.700	2.722.500		2.387:984$762	
1898	791	200	1.248.503	640.162	59.933:320$000		2.693.600		76:067$872	
1899	807	200	1.060.465	660.728	59.960:800$000		2.663.300		76:067$872	
1900	807	200	1.052.900	676.812	60.000:000$000		2.631.500		100:000$000	
1901	823	200	1.101.779	883.992	67.047:520$000		2.598.100	(9) 1.528.125	200:000$000	372:966$652
1902	864	200	1.038.639	832.798	69.671:000$000		2.563.000	(10) 1.544.361	550:000$000	2.262:559$792
1903	979	66	939.886½	749.148	72.300:640$000		2.526.000	(11) 1.564.996	650:000$000	4.149:242$339

ANNOS	RECEITA	DESPEZA	Formação da Renda liquida a distribuir: SALDO	Importancia recebida do governo de S. Paulo, em virtude de garantia de juros	Importancias que passaram do anno anterior	Dividendo de parte das acções do fundo de reserva	Importancia deduzida da destinada no anno anterior para amortisação da divida da Companhia	Importancias retiradas do fundo de reserva	TOTAL
1872	311:404$143	186:262$224	125:141$919	155:113$284					280:255$203
1873	650:463$069	259:823$154	390:639$915		255$203				390:895$118
1874	758:169$207	283:510$724	474:658$483		22:895$118				497:553$601
1875	889:414$782	365:360$766	524:054$016		9:424$992				533:479$008
1876	1.126:189$760	484:649$218	641:540$542		9:534$548				651:075$090
1877	1.541:836$645	567:156$781	974:679$864		8:640$451				(5) 983:320$315
1878	2.195:525$850	687:074$060	1.508:451$790		12:754$611				1.521:206$401
1879	2.297:935$790	747:796$839	1.550:138$951		18:421$722				1.568:560$673
1880	2.085:239$370	771:861$267	1.313:378$103		14:819$973	6:760$361			1.342:316$117
1881	2.514:466$920	877:816$909	1.636:650$011		5:388$166		38:820$833		1.680:859$010
1882	2.880:373$995	918:392$621	1.961:981$374		4:295$533				1.966:276$907
1883	2.739:948$200	1.119:230$851	1.620:717$349		4:084$913			39:238$732	1.664:040$994
1884	2.586:301$750	1.267:930$192	1.318:371$558		8:047$922			26:505$975	1.352:925$455
1885	2.812:352$950	1.155:201$514	1.657:151$436		5:214$191				1.662:365$627
1886	2.977:410$510	1.266:121$925	1.711:288$585		5:498$882				1.716:787$467
1887	2.922:222$693	1.256:820$448	1.665:402$245		4:399$123				1.669:801$368
1888	3.577:121$476	1.361:457$781	2.215:663$695		3:596$703				2.219:260$398
1889	4.487:396$469	1.746:114$388	2.741:282$081		821$870				2.742:103$951
1890	5.082:383$149	1.597:997$615	3.484:385$534		67:223$051				3.551:608$585
1891	6.499:157$909	2.510:912$371	3.988:245$538						3.988:245$538
1892	9.227:635$144	4.920:252$529	4.307:382$615						4.307:382$615
1893	10.230:964$046	6.180:472$486	4.050:491$578						4.050:491$578
1894	13.930:608$544	5.601:166$385	8.329:442$159		380:292$828				8.709:734$987
1895	17.383:811$641	6.822:049$974	10.561:761$667						10.561:761$667
1896	19.693:127$477	9.193:917$367	10.499:210$110						10.449:210$110
1897	22.223:833$853	9.894:766$943	12.329:066$910						12.329:066$910
1898	20.541:985$830	10.070:984$850	10.471:000$980		1.000:000$000			2.800:000$000	14.271:000$980
1899	21.224:577$150	9.310:469$827	11.914:107$323		8:117$071				11.922:224$394
1900	22.071:945$269	9.132:355$850	12.939:589$419		656:188$213				13.595:777$632
1901	27.293:917$132	9.897:085$933	17.396:831$199		2.624:433$855				20.021:265$054
1902	24.972:799$117	11.303:315$242	13.669:483$875		4.489:102$050				18.158:585$925
1903	20.101:754$102	9.571:201$900	10.530:552$202		4.017:888$088				14.548:440$290

(In the column "Importancia recebida do governo de S. Paulo":) Em 28 de Abril de 1870 foi effectuado o primeiro pagamento, na importancia de 8:944$400 e a 7 de Fevereiro de 1873 o ultimo na de 15:113$284 relativo ao segundo semestre de 1872. A importancia total recebida no periodo de 1870 a 1873 foi de 386:285$985. E' digno de nota o facto de só haver sido paga pelo Governo a garantia de juros de 7 % ao anno sobre o capital da Companhia durante o periodo da construcção e no primeiro anno da linha em trafego.

ANNOS	DISTRIBUIÇÃO DA RENDA LIQUIDA — DIVIDENDOS: Importancia distribuida	Quóta por acção	Relação por %	Fundo de reserva	Importancias pagas ao Governo de S. Paulo como restituição da garantia de juros	Saldo do trecho de Campinas a Rio Claro distribuido pelos respectivos accionistas	Importancias destinadas a juros, descontos e amortisação da divida fluctuante da Companhia	Fundo de amortisação do custo da Estrada do Rio Claro	Imposto de dividendo
1872	(4) 280:000$000	11$200	7,00						
1873	344:000$000	13$760	8,57	24:000$000					
1874	437:000$000	17$480	10,30	25:500$000	25:628$609				
1875	430:000$000	17$200	10,11	25:500$000	30:609$554	37:834$906			
1876	403:750$000	16$150	9,50	25:500$000	4:003$713	209:056$639			
1877	695:837$150	15$330	8,23	29:250$000	47:306$917	126:949$980	73:995$835		
1878	1.116:188$920	18$070	9,03	33:000$000	73:647$679	(6)	279:948$080		
1879	1.150:247$720	18$780	9,39	46:500$000	74:192$040		252:624$743		
1880	983:672$000	16$000	8,00	64:438$728			163:466$763		
1881	1.107:675$600	18$400	9,20	117:546$634	130:897$473		188:949$840		
1882	1.495:739$880	23$980	12,00	111:463$674			216:985$890		
1883	1.273:166$000	20$000	10,00	121:881$342			124:196$630		
1884	1.189:975$800	18$300	9,15	16:366$604					
1885	1.491:335$000	22$500	11,25	9:169$965					
1886	1.552:680$000	19$000	9,50	12:230$404					
1887	1.528:164$000	18$700	9,35	8:294$982					
1888	2.095:146$000	24$300	12,15	10:340$381					
1889	2.568:499$600	29$900	14,95						
1890	3.408:156$200	37$000	18,50	16:696$527					
1891	3.779:330$000	33$000	16,50	30:521$391					
1892	2.428:000$000	16$000	8,00	20:257$435					
1893	678:000$000	4$000	2,00	30:000$000					
1894	4.680:000$000	24$000	12,00	455:153$507					
1895	6.318:959$400	30$000	15,00	819:804$803					
1896	5.637:134$500	24$000	12,00	476:295$060					
1897	6.000:000$000	20$000	10,00	471:643$110					
1898	4.500:000$000	15$000	7,50				(7) 332:675$444		(7) 180:000$000
1899	6.000:000$000	20$000	10,00	23:932$128			689:977$473		210:000$000
1900	6.000:000$000	20$000	10,00	100:000$000			633:532$045	372:966$652	210:000$000
1901	8.045:702$400	24$000	12,00	300:000$000			6:214$600	1.889:593$140	281:599$584
1902	8.360:894$400	24$000	12,00	100:000$000				1.886:682$547	292:631$300
1903	7.232:180$000	20$000	10,00	100:000$000			67:255$683	1.047:074$846	253:126$300

(In the column "Importancias pagas ao Governo de S. Paulo", 1884–1897:) Total pago 386:285$985

ANNOS	Juros e amortisação do emprestimo de £ 150.000 contrahido em Londres em 1878	Juros do emprestimo de £ 2.750.000 contrahido em Londres em 1892 para a acquisição da linha do Rio Claro	Abatimento no custo da Via Fluvial	Abatimento nos preços de compra das linhas Descalvadense e Santa Rita e extincção da conta da linha para S. Sebastião	Importancias que passam para o anno seguinte	TOTAL	Amortisação por conta de capital do emprestimo de £ 2.750.000 levantado em Londres em 1892 para acquisição da linha Rio Claro
1872					255$203	280:255$203	
1873					22:895$118	390:895$118	
1874					9:424$992	497:553$601	
1875					9:534$548	533:479$008	
1876					8:640$451	651:075$090	
1877					12:754$611	986:094$493	
1878					18:421$722	1.521:206$401	
1879	22:818$517				22:177$653	1.568:560$673	
1880	125:350$460				5:388$166	1.342:316$117	
1881	131:493$930				4:295$533	1.680:859$010	
1882	138:003$550				4:084$913	1.966:276$907	
1883	136:749$100				8:047$922	1.664:040$994	
1884	141:368$860				5:214$191	1.352:925$455	
1885	156:361$780				5:498$882	1.662:365$627	
1886	147:477$940				4:399$123	1.716:787$467	
1887	129:745$683				3:596$703	1.669:801$368	
1888	112:952$147				821$870	2.219:260$398	
1889	106:381$300				67:223$051	2.742:103$951	
1890	126:755$858					3.551:608$585	
1891	178:394$147					3.988:245$538	
1892	271:570$480	1.587:554$700				4.307:382$615	
1893	233:519$080	2.728:679$670			380:292$828	4.050:491$578	
1894	309:724$480	3.264:857$000				8.709:734$987	
1895	281:390$667	3.141:606$797				10.561:761$667	
1896	355:774$170	4.030:006$380				10.449:210$110	
1897	377:886$460	4.479:537$340			1.000:000$000	12.329:066$910	867:639$270
1898	4.055:167$079	5.195:041$386			8:117$071	14.271:000$980	1.052:041$635
1899		4.342:126$580			656:188$213	11.922:224$394	1.021:442$410
1900		3.654:845$080			2.624:433$855	13.595:777$632	994:966$060
1901		3.088:483$860	1.000:000$000	920:569$420	4.489:102$050	20.021:265$054	785:898$470
1902		2.600:489$590	900:000$000		4.017:888$088	18.158:585$925	705:109$220
1903		2.626:883$180	200:000$000		3.021:920$281	14.548:440$290	769:220$120

(1) O capital realisado em 31 de dezembro de 1869 era de 250:000$000 réis; em 31 de dezembro de 1870 era de 1.730:180$000 réis e em 31 de dezembro de 1871 era de 3.966:350$000 réis.
(2) A passagem em 1878 dessas £ 150.000 de Londres para S. Paulo produziu 1.668:907$387 réis.
(3) A remessa em 1898 dessas £ 94.700 de S. Paulo para Londres custou 3.763:823$090 réis.
(4) Essa importancia distribuida de 280:000$000 réis corresponde ao 6.º e 7.º dividendos ambos de 5$600 réis por acção, relativos aos 1.º e 2.º semestres do anno de 1872. Os cinco dividendos anteriores foram pagos nas seguintes datas:

em junho	de 1870 o 1.º dividendo de	$607 réis por acção correspondente	aos dois semestres de		1869.
em agosto	„ 1870 o 2.º	„ „ $450 „ „ „ „	ao 1.º	„ „	1870.
em fevereiro	„ 1871 o 3.º	„ „ 1$230 „ „ „ „	ao 2.º	„ „	1870.
em agosto	„ 1871 o 4.º	„ „ 2$740 „ „ „ „	ao 1.º	„ „	1871.
em fevereiro	„ 1872 o 5.º	„ „ 4$580 „ „ „ „	ao 2.º	„ „	1871.

Todos esses dividendos que correspondem mais ou menos á razão de 7 % ao anno sobre o capital realisado, foram pagos com o producto da garantia recebida do Governo e dos juros vencidos nos bancos onde eram depositados os dinheiros provenientes das chamadas de capital.
(5) Para ter o total da renda liquida a distribuir relativa ao trecho de Jundiahy a Campinas e Campinas a Rio Claro é preciso reunir a essa importancia de 983:320$315 a somma de 2:774$178 do deficit verificado no trafego do ramal de Mogy-Guassú.
(6) No 2.º semestre de 1877 fez-se a fusão dos interesses da linha de Jundiahy a Campinas com os da de Campinas a Rio Claro e ramal de Mogy-Guassú.
(7) Até 1897 estão incluidas na despeza as verbas de juros e descontos e imposto de dividendo.
(8) De accordo com o disposto na clausula VII do Decreto n. 4057 de 24 de Junho de 1901, está incluido o valor do stock de materiaes existentes no almoxarifado na importancia de £ 28.125.
(9) De accordo com o Decreto n. 4057 de 24 de junho de 1901 e não comprehende as despezas feitas durante o anno de 1901, no valor de £ 16.236.
(10) De accordo com o Decreto n. 4634 de 31 de outubro de 1902 e não comprehende as despezas feitas durante o anno de 1902, no valor de £ 20.635.
(11) De accordo com o Decreto n. 4861 de 9 de julho de 1903 e não comprehende as despezas feitas durante o anno de 1903, no valor de £ 36.086-15-2.

OBSERVAÇÕES

Bitola de 1.m 60

Em 30 de janeiro de 1868 foi eleita a directoria provisoria para gerir os negocios da Companhia até sua definitiva incorporação. A 7 de março de 1869 foi, pelos accionistas, eleita a primeira directoria da Companhia composta dos Srs. Dr. Clemente Falcão de Souza Filho, Dr. Martinho da Silva Prado, Desembargador Bernardo Avelino Gavião Peixoto, Dr. Ignacio Wallace da Gama Cockrane e Senador Francisco Antonio de Souza Queiroz. Em março de 1869 foi chamada a primeira entrada de capital no valor de 250 contos, correspondente a 5 % sobre o capital da Companhia que era de 5 mil contos. Em 31 de março de 1872 inaugurou-se o trafego no trecho de Jundiahy a Vallinhos e em 11 de agosto do mesmo anno a estação de Campinas. Em 27 de agosto de 1875 inauguraram-se Bôa Vista, Rebouças e Santa Barbara, hoje Villa Americana. Em 30 de junho de 1876 inauguraram-se Tatú e Limeira. Em 11 de agosto de 1876 inauguraram-se Cordeiro e Rio Claro. Em 10 de abril de 1877 inaugurou-se Araras. Em 30 de setembro de 1877 inauguraram-se Guabiroba e Leme. Em 24 de outubro de 1878 inaugurou-se Pirassununga. Em 15 de janeiro de 1880 inaugurou-se Porto Ferreira. Em 7 de novembro de 1881 inaugurou-se Descalvado. Em 4 de novembro de 1884 inaugurou-se Remanso. Em dezembro de 1885 inaugurou-se S. Bento. Em 6 de dezembro de 1886 inaugurou-se Emas, que foi supprimida em 1891. Em dezembro de 1887 inaugurou-se Santa Gertrudes. Em 26 de novembro de 1891 inauguraram-se Emas e Baguassú, no ramal de Santa Veridiana; em 1.º de agosto de 1892 Santa Silveira e Santa Cruz no mesmo ramal. Em outubro de 1892 inaugurou-se o posto telegraphico de Sant'Anna e em fevereiro de 1893 o de Samambaia. Em 20 de fevereiro de 1893 inaugurou-se Santa Veridiana. Em 1.º de julho de 1896 inaugurou-se o posto telegraphico de Corrupira e em 26 de agosto o de Jacuba. Em 1.º de outubro de 1896 inaugurou-se Souza Queiroz. Em 18 de outubro de 1896 inaugurou-se o posto telegraphico de Pombal e em 22 de novembro o de S. Jeronymo e em 31 de dezembro os de Itaipú e Ibicaba. Em 1.º de abril de 1898 inaugurou-se Jundiahy-Paulista para o trafego de passageiros e a 1.º de junho para o de cargas. Em 8 de dezembro de 1899 inaugurou-se Loreto.

Secção Rio Claro

Em 1.º de abril de 1892 foi adquirida a rêde de vias ferreas, pertencente á Rio Claro Railway Company e que ficou constituindo a secção Rio Claro da Paulista. Em 6 de junho de 1892 inauguraram-se Hammond e Guariba e em 2 de setembro inauguraram-se Capão Preto e Ararahy. Em 5 de maio de 1893 inaugurou-se Jaboticabal e em 20 de setembro Santa Eudoxia. Em 10 de maio de 1894 inauguraram-se Corrego Rico, Angico, Monjolinho, Jacaré e Ribeirão Bonito. Em 1.º de dezembro de 1896 inaugurou-se Espraiado e em 31 de dezembro inauguraram-se os postos telegraphicos de Cachoeirinha, Ferraz, Bebedouro e Estrella. Em 1.º de fevereiro de 1897 inauguraram-se Ouro e o posto telegraphico de Canella. Em 1.º de julho de 1899 inauguraram-se Saldanha Marinho, Capim Fino, Falcão Filho e Campos Salles. Em junho de 1901 inaugurou-se o posto telegraphico do Aterrado e em julho os de Taboleiro e Retiro. Em 30 de dezembro de 1901 inauguraram-se Guatapará, Guarany e Martinho Prado. Em 1.º de setembro de 1902 inaugurou-se o posto telegraphico "Tupy", a 10 de outubro as estações de Graminha e Ibitirama e a 29 de dezembro as de Tayuva, Andes e Bebedouro. Em 1.º de fevereiro de 1903 inauguraram-se as estações de Barrinha e Pitangueiras no ramal do Mogy-Guassú; em 25 de março as estações de Iguatemy e Ayroza Galvão no ramal dos Agudos, e as de Macuco, Cascalho e Pontal no ramal de Mogy-Guassú; em 1.º de outubro a estação de Pederneiras e a 7 de dezembro o posto telegraphico de Itatinguy e as estações de Piatan e S. Paulo dos Agudos, todas no ramal dos Agudos.

Bitola de 0.m 60

Em 1.º de março de 1891 foi adquirida a linha Descalvadense e em 1.º de abril do mesmo anno a linha de Santa Rita. Em 1.º de dezembro de 1899 inaugurou-se Tombadouro na linha de Santa Rita.

Via Fluvial

Em 25 de março de 1885 inauguraram-se Prainha, Amaral e Pulador. Em maio de 1886 inauguraram-se Cunha Bueno, Jatahy e Cedro, e em 22 de setembro Guatapará e Martinho Prado. Em 10 de janeiro de 1887 inauguraram-se Jaboticabal, hoje Barrinha, Pitangueiras e Pontal. Supprimiram-se em março de 1891 Pulador, em fevereiro de 1895 Cunha Bueno e Cedro, em dezembro de 1900 Jatahy e em dezembro de 1901 Guatapará e Martinho Prado, em 25 de março de 1903 as estações de Barrinha, Pitangueiras e Pontal, e em 30 de abril as de Pulador e Amaral, ficando extincta toda a secção fluvial.

ANNOS	Extensão kilometrica média em trafego	RECEITA		Differença por cento da receita	
	Bitola de 1.m00	TOTAL	Kilometrica	para mais	para menos
BITOLA DE 1.m00 — SECÇÃO RIO CLARO					
1892	364	1.954:978$769	5:370$820		
1893	412	2.791:158$190	6:774$665	42,7	
1894	456	4.211:405$625	9:235$538	50,9	
1895	471	5.358:929$580	11:377$833	27,2	
1896	471	6.143:864$646	13:044$260	14,6	
1897	471	7.295:013$070	15:488$350	18,7	
1898	471	6.627:557$900	14:071$248	. .	9,2
1899	487	6.938:672$410	14:247$787	4,7	
1900	503	7.150:840$160	14:216$382	. .	0,2
1901	503	9.784:048$840	19:451$389	36,8	
1902	544	9.525:956$410	17:510$949	. .	2,6
1903	659	7.877:761$270	11:954$114	. .	31,7
Via Fluvial					
1890	200	132:886$666	646$433		
1891	200	199:107$760	995$538	49,8	
1892	200	205:697$400	1:028$437	3,3	
1893	200	172:424$240	862$121	. .	16,1
1894	200	190:336$580	951$683	10,2	
1895	200	228:898$000	1:144$490	20,2	
1896	200	338:897$560	1:694$488	48,0	
1897	200	314:703$590	1:573$518	. .	7,1
1898	200	338:806$800	1:694$534	7,6	
1899	200	368:518$580	1:842$593	8,7	
1900	200	379:770$940	1:898$854	3,0	
1901	200	331:288$700	1:656$443	. .	12,7
1902	200	209:625$080	1:048$125	. .	36,6
1903	66	8:545$260	131$889	. .	87,4

Deixo de incluir a receita da Via Fluvial, no periodo de 1885 a 1890 porque, n'esse periodo, não era rigorosamente discriminada da das vias ferreas.

O seguinte quadro mostra a receita média, nos dous ultimos annos, por trem, vapor e vehiculo kilometro:

	Bitolas de 1.m60 e 0.m60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as linhas	
	1903	1902	1903	1902	1903	1902	1903	1902
Trem kilometro . . .	12$646	15$280	5$957	7$916	—	—	8$775	11$244
Vapor » . . .	—	—	—	—	2$751	6$632	2$751	6$632
Vehiculo » de 4 rodas	$582	$666	$346	$448	—	—	$459	$561
Lancha » . . .	—	—	—	—	1$144	1$939	1$144	1$939

O movimeuto descriminado da receita das vias ferreas e fluviaes, nos dous ultimos annos, consta do seguinte quadro·

VIAS FERREAS

BITOLAS DE 1.m60 E 0.m60

Verba da receita	1903 Quantidade	1903 Producto	1902 Quantidade	1902 Producto	Differenças em 1903 na Quantidade	Differenças em 1903 no Producto
Viajantes	562.679 1/2	1.286:064$120	616.801 1/2	1.437:574$560	— 54.122	— 151:510$440
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 (ton.)	7.442	308:260$630	7.492	347:229$720	— 50	— 38:969$090
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	5.219	21:955$250	5.892	24:402$350	— 673	— 2:447$100
Mercadorias — Café (ton.)	376.062	6.417:155$590	435.877	8.620:830$400	— 59.815	— 2.203:674$810
Mercadorias — Diversos (ton.)	338.515	3.538:203$160	358.764	4.061:237$910	— 20.249	— 523:034$750
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	3-629	3:775$010	2.794	3:295$440	+ 835	+ 479$570
Telegrammas	181.127	131:883$600	190.962	141:685$260	— 9.835	— 9:801$660
Armazenagens	. . .	8:168$700	. . .	10:410$000	. . .	— 2:241$300
Commissão de 4 % pela arrecadação de impostos	. . .	12:161$350	. . .	13:707$460	. . .	— 1:546$110
Trens especiaes	5	1:886$000	17	4:910$000	— 12	— 3:024$000
Venda de materiaes velhos	. . .	320$800	. . .	2:076$440	. . .	— 1:755$640
Aluguel de estações, armazens e terrenos	. . .	63:450$000	. . .	62:000$000	. . .	+ 1:450$000
Aluguel de casas	. . .	13:057$920	. . .	13:864$140	. . .	— 806$220
Aluguel de commodos para botequins e taxas sobre bandejas	. . .	16:295$000	. . .	16:995$000	. . .	— 700$000
Aluguel de carros á S. P. R.	. . .	61:752$370	. . .	59:450$610	. . .	+ 2:301$760
Aluguel de wagons á S. P. R.	. . .	256:382$120	. . .	286:179$470	. . .	— 29:797$350
Aluguel de encerados á S. P. R.	. . .	20:175$000	. . .	18:775$400	. . .	+ 1:399$600
Rendas diversas	. . .	11:678$980	. . .	30:662$380	. . .	— 18:983$400
Total	. . .	12.172:625$600	. . .	15.155:286$540	. . .	— 2.982:660$940

BITOLA DE 1.m OO — Secção Rio Claro

Verba da receita	1903		1902		Differenças em 1903	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	na Quantidade	no Producto
Viajantes	434.487	1.005:518$620	483.847	1.130:169$340	— 49.360	— 124:650$720
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 (ton.)	3.222	175:299$440	3.901	207:740$240	— 679	— 32:440$800
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	4.511	22:746$410	4.971	25:451$620	— 460	— 2:705$210
Mercadorias — Café (ton.)	119.592	4.554:883$140	157.501	5.868:230$380	— 37.909	— 1.313:347$240
Mercadorias — Diversos (ton.)	111.566	1.956:994$250	114.102	2.139:790$290	— 2.536	— 182:796$040
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	5.320	13:090$380	3.426	7:712$210	+ 1.894	+ 5:378$170
Telegrammas	91.010	64:417$700	91.888	65:100$840	— 878	— 683$140
Armazenagens	. . .	15:287$300	. . .	23:599$300	. . .	— 8:312$000
Commissão de 4 % pela arrecadação de impostos	. . .	12:377$670	. . .	13:870$400	. . .	— 1:492$730
Trens especiaes	4	1:197$000	10	5:346$400	— 6	— 4:149$400
Aluguel de — commodos para botequins e taxas sobre bandejas	. . .	14:912$400	. . .	16:988$800	. . .	— 2:076$400
Aluguel de — wagons á E. F. Araraquara	. . .	3:725$240	. . .	6:782$200	. . .	— 3:056$960
Aluguel de — estações, armazens e terrenos	. . .	4:900$000	. . .	3:900$000	. . .	+ 1:000$000
Rendas diversas	. . .	32:411$720	. . .	11:274$390	. . .	+ 21:137$330
Total	. . .	7.877:761$270	. . .	9.525:956$410	. . .	— 1.648:195$140

VIA FLUVIAL

Verba da receita	1903		1902		Differenças em 1903	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	na Quantidade	no Producto
Viajantes	22	52$790	183	735$230	— 161	— 682$440
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 (ton.)	2	78$430	12	555$520	— 10	— 477$090
Animaes das tabellas 10 e 11	1	$800	6	3$700	— 5	— 2$900
Mercadorias { Café (ton.)	69	2:941$660	3.324	147:055$300	— 3.255	— 144:113$640
Mercadorias { Diversos (ton.)	645	4:606$110	6.150	56:892$110	— 5.505	— 52:286$000
Telegrammas	179	133$500	1.703	1:273$130	— 1.524	— 1:139$630
Armazenagens	...	24$600	...	426$500	...	— 401$900
Commissão de 4 % pela arrecadação de impostos	...	$570	...	21$090	...	— 20$520
Aluguel de casas e renda de balsas	...	656$000	...	1:990$100	...	— 1:334$100
Rendas diversas	...	50$800	...	672$400	...	— 621$600
Total	...	8:545$260	...	209:625$080	...	— 201:079$820

As differentes verbas da receita, comparadas com o total, dão as seguintes relações por cento:

VERBAS DA RECEITA	Bitolas de 1.m60 e 0.m60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as linhas	
	1903	1902	1903	1902	1903	1902	1903	1902
Viajantes	10,6	9,5	12,8	11,9	0,6	0,3	11,4	10,3
Bagagens e encommendas	2,5	2,3	2,2	2,2	0,9	0,3	2,4	2,2
Animaes	0,2	0,1	0,4	0,3	—	—	0,3	0,3
Mercadorias { Café	52,8	56,9	57,8	61,6	34,4	70,2	54,7	58,8
Mercadorias { Diversos	29,0	26,9	24,9	22,5	53,9	27,1	27,4	25,2
Telegrammas	1,1	0,9	0,8	0,7	1,6	0,6	1,0	0,8
Outras verbas	3,8	3,4	1,1	0,8	8,6	1.5	2,8	2,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

A receita, em 1903, proveniente do trafego de passageiros e mercadorias, póde ser assim distribuida:

Trafego proprio	das bitolas de 1.m60 e 0.m60 . . .	838:438$710
	da secção Rio Claro	998:373$940
	da Via Fluvial	204$390
Trafego extranho	das bitolas de 1.m60 e 0.m60 . . .	3.732:711$470
	da secção Rio Claro	6.064:055$450
	da Via Fluvial	7:636$700
Trafego em transito pela linha da bitola de 1.m 60, com destiá e procedente	da secção Rio Claro.	3.382:277$440
	„ Via Fluvial.	8:677$880
	„ Companhia Mogyana.	3.076:159$260
	„ „ Itatibense	23:169$900
	„ „ Araraquara	416:669$270
	„ „ Dourados	168:744$010
	do ramal Ferreo Campineiro . . .	78:964$620
Idem, pela Secção Rio Claro com destino á e procedente	da Companhia Araraquara	539:128$770
	da Companhia Dourados	212:062$980
	Total	19.547:274$790

Todo o trafego, em 1903, das linhas que não pertencem á Companhia Paulista em transito por ella, apenas concorreu com 4.523:575$810 ou 22,5 % para a receita total da Companhia no valor de 20.101:754$102.

Da importancia de 4.523:575$810 e da porcentagem de 22,5 % acima referidas, cabem á Companhia Mogyana 3.076:159$260 e 15,3 %.

Consta dos seguintes quadros a receita média e por unidade de percurso, dos passageiros, bagagens e encommendas, animaes e mercadorias, nos dous ultimos annos.

	Bitolas de 1.m60 e 0.m60				Secção Rio Claro			
	RECEITA MÉDIA POR PASSAGEIRO, ANIMAL E TONELADA							
	Embarcado		Referido a 1 kilometro		Embarcado		Referido a 1 kilometro	
	1903	1902	1903	1902	1903	1902	1903	1902
Passageiros de 1.ª classe	4$239	4$210	$068,5	$067,9	4$244	4$222	$065,7	$066,6
Passageiros de 2.ª classe	1$652	1$682	$037,3	$037,8	1$779	1$791	$035,1	$036,6
Passageiros em geral	2$285	2$330	$047,0	$047,6	2$314	2$336	$043,1	$044,7
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	4$207	4$141	$060,1	$061,1	5$042	5$120	$066,6	$074,5
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	41$421	46$480	$656,6	$785,9	54$407	53$253	$701,1	$716,6
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	1$040	1$179	$015,2	$014,9	2$461	2$251	$017,6	$016.4
Mercadorias Café	17$064	19$778	$193,5	$211,4	38$087	37$258	$250,4	$246,5
Mercadorias Diversos	10$452	11$320	$136,8	$151,5	17$541	18$753	$119,2	$152,1
Mercadorias Em geral	13$932	15$959	$168,7	$187,6	28$171	29$484	$188,2	$211,5

	Linha Fluvial				Todas as linhas			
	RECEITA MÉDIA POR PASSAGEIRO, ANIMAL E TONELADA							
	Embarcado		Referido a 1 kilometro		Embarcado		Referido a 1 kilometro	
	1903	1902	1903	1902	1903	1902	1903	1902
Passageiros — de 1.ª classe	2$399	4$017	$106,4	$095,3	4$590	4$563	$067,3	$067,4
Passageiros — de 2.ª classe	—	—	—	—	1$802	1$822	$036,2	$037,3
Passageiros — em geral	2$399	4$017	$106,4	$095,3	2$438	2$473	$045,2	$046,3
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	$800	$616	$026,7	$027,6	5$072	4$587	$066,1	$067,3
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	39$215	46$293	$659,0	$620,7	50$035	54$383	$672,0	$758,3
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	—	—	—	—	2$046	1$769	$016,5	$015,9
Mercadorias — Café	42$633	44$210	$512,7	$491,0	28$665	33$554	$213,7	$225,6
Mercadorias — Diversos	7$126	9$250	$045,4	$055,6	15$015	13$064	$129,7	$149,4
Mercadorias — Em geral	10$571	21$527	$070,5	$154,3	21$991	25$089	$175,7	$195,7

4.° Viajantes

O seguinte quadro assignala as differenças havidas em 1903, no numero e na receita dos viajantes transportados nas diversas linhas da Companhia.

	1903		1902		Differenças em 1903	
	Numero	Receita	Numero	Receita	no Numero	na Receita
Vias Ferreas — BITOLAS DE 1.m60 e 0.m60						
De 1.ª classe	137.777 1/2	584:007$600	158.215 1/2	666:206$720	— 20.438	— 82:199$120
„ 2.ª „	424.902	702:056$520	458.586	771:367$840	— 33.684	— 69:311$320
Em geral	562.679 1/2	1.286:064$120	616.801 1/2	1.437:574$560	— 54.122	— 151:510$440
BITOLA DE 1.m00 — **Secção Rio Claro**						
De 1.ª classe	94.281	400:120$610	108.408	457:693$350	— 14.127	— 57:572$740
„ 2.ª „	340.206	605:398$010	375.439	672:475$990	— 35.233	— 67:077$980
Em geral	434.487	1.005:518$620	483.847	1.130:169$340	— 49.360	— 124:650$720
Via Fluvial						
De 1.ª classe	22	52$790	183	735$230	— 161	— 682$440
Todas as linhas						
De 1.ª classe	214.433 1/2	984:181$000	246.440 1/2	1.124:635$300	— 32.007	— 140:454$300
„ 2.ª „	725.453	1.307:454$530	792.198 1/2	1.443:843$830	— 66.745 1/2	— 136:389$300
Em geral	939.886 1/2	2.291:635$530	1.038.639	2.568:479$130	— 98.752 1/2	— 276:843$600

A distribuição dos viajantes e da respectiva receita pelo trafego proprio ou interstacional, extranho e em transito em cada linha é dada no seguinte quadro.

Natureza do trafego	1903				1902			
	1.ª Classe		2.ª Classe		1.ª Classe		2.ª Classe	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Bitolas de 1.m 60 e 0.m 60								
Proprio ou entre as estações d'essas bitolas	57.732 1/2	165:129$410	290.341 1/2	317:949$890	67.978 1/2	193:502$940	319.638	357:960$870
Extranho { Despachado	23.954	254:994$010	39.037	215:117$230	27.478 1/2	282:462$180	39.640 1/2	231:656$230
Extranho { Recebido	22.634 1/2		35.041		25.164		37.882 1/2	
Em transito	33.456 1/2	163:884$180	60.482 1/2	168:989$400	37.594 1/2	190:241$600	61.425	181:750$740
Total	137.777 1/2	584:007$600	424.902	702:056$520	158.215 1/2	666:206$720	458.586	771:367$840
Bitola de 1. m00 — Secção Rio Claro								
Proprio ou entre as estações d'essas bitolas	74.972 1/2	239:317$670	296.603	415:609$770	86.316	268:566$030	329.446	461:953$500
Extranho { Despachado	10.194 1/2	158:073$940	25.258 1/2	184:346$950	11.630	185:905$770	24.742 1/2	205:552$390
Extranho { Recebido	8.756		16.759 1/2		10.034		19.826 1/2	
Em transito	358	2:729$000	1.585	5:441$290	428	3:221$550	1.424	4:970$100
Total	94.281	400:120$610	340.206	605:398$010	108.408	457:693$350	375.439	672:475$990

A Via Fluvial só emitte bilhetes de passagem, para seu trafego proprio ou interstacional.

No ultimo decennio o numero e a receita dos passageiros transportados, foi:

	1.ª Classe		2.ª Classe		Em geral	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Vias Ferreas — Bitolas de 1,m60 e 0,m60						
1894	237.672½	744:528$990	478,307	754.798$280	715.979½	1.499:327$270
1895	253.195½	1.064:008$920	581,976½	1.155:193$280	835.172	2.219:202$200
1896	246.759	1.033:856$000	584.638½	1.175:174$900	831.397½	2.209:030$900
1897	248.128½	1.034:141$600	588.950½	1.152:457$820	837.079	2.186:599$420
1898	228.267	937:297$690	551,994	1.013:837$430	780.261	1.951:135$120
1899	181.268	720:959$390	486.962½	874:136$960	668.230½	1.595:096$350
1900	176.714	714:422$590	473.988	812:123$010	650.702	1.526:545$600
1901	167.427	694:280$980	486.311	835:186$720	653.738	1.529:467$700
1902	158.215½	666:206$720	458.586	771:367$840	616.801½	1.437:574$560
1903	137.777½	584:007$600	424.902	702:056$520	562.679½	1.286:064$120
Bitola de 1,m00 — Secção Rio Claro						
1894	111.489½	518:524$660	321.602½	638:393$190	433.101	1.156:917$850
1895	150.205½	647:858$040	460.282½	956:841$410	610.488	1.604:699$450
1896	160.342	631:649$410	455.496½	949:617$930	615.838½	1.581:267$340
1897	172.183½	653:797$110	489.254½	955:102$560	661.438	1.608:899$670
1898	145.046½	559:927$180	387.042	748:738$790	532.088½	1.308:665$970
1899	115.869½	466:214$940	341.643	665:094$750	457.512½	1.131:309$690
1900	114.826½	469:680$870	351.195	656:409$170	466.021½	1.126:090$040
1901	111.596	465:124$940	404.427	742:478$910	516.023	1.207:603$850
1902	108.408	457:693$350	375.439	672:475$990	483.847	1.130:169$340
1903	94.281	400:120$610	340.206	605:398$010	434.487	1.005:518$620

Via Fluvial

Na via fluvial o numero de passageiros foi:

Annos	Numero	Receita
1894	704½	2:918$590
1895	1.075½	3:657$370
1896	860½	3:929$280
1897	962	4:051$180
1898	679½	2:888$020
1899	646	2:270$640
1900	682	2:783$420
1901	514	2:078$900
1902	183	735$230
1903	22	52$790

Todas as linhas

Annos	1.ª Classe		2.ª Classe		Em geral	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
1894	332.390 1/2	1.265:972$240	768.006	1.393:191$470	1.100.396 1/2	2.659:163$710
1895	380.967	1.715:524$330	991.068	2.112:034$690	1.372.035	3.827:559$020
1896	385.432 1/2	1.669:434$690	986.965 1/2	2.124:793$330	1.372.398	3.794:228$020
1897	397.054	1.691:989$890	1.025.086 1/2	2.107:560$380	1.422.141	3.799:550$270
1898	352.079	1,500:112$890	896.424	1.762:576$220	1.248.503	3.262:689$110
1899	277.729 1/2	1.189:444$970	782.735 1/2	1.539:231$710	1.060.465	2.728:676$680
1900	271.792 1/2	1.186:886$880	781.107 1/2	1.468:532$180	1.052.900	2.655:419$060
1901	259.514	1.161:484$820	842.265 1/2	1.577:665$630	1.101.779 1/2	2.739:150$450
1902	246.440 1/2	1.124:635$300	792.198 1/2	1-443:843$830	1.038.639	2.568:479$130
1903	214'433 1/2	984:181$000	725.453	1.307:454$530	939.886 1/2	2.291:635$530

5.º — Immigrantes

Foi a Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes que iniciou, em 1882, o transporte gratuito para o interior, dos immigrantes e suas bagagens. Adquirindo, em 1892, as linhss da Rio Claro Railway Cy. começou immediatamente n'essas linhas, a fazer gratis aquelle transporte que até então era pago pelo governo.

Inaugurado o transporte gratuito de immigrantes, em Novembro de 1882, tem a Companhia Paulista, até 31 de Dezembro de 1903, transportado em suas linhas ferreas e fluviaes 496.942 immigrantes que se tivessem pago as respectivas passagens de 2.ª classe produziriam a receita total de 2.143:258$040.

O seguinte quadro discrimina, por annos, o numero de immigrantes transportados e a receita correspondente que deixou de ser cobrada pela Companhia.

Annos	Numero de immigrantes transportados	Receita que deixou de ser cobrada pela Companhia
1883 (1)	2.836	9:822$390
1884	2.699	8:987$500
1885	4.633	13:960$520
1886	2.177	8:174$440
1887	16.231	46:430$720
1888	64.836	185:170$270
1889	18.981	59:976$840
1890	18.767	61:705$790
1891	59.747	171:811$700
1892	23.671	94:220$230
1893	21.404	105:782$420
1894	17.019	76:339$080
1895	71.095	369:156$900
1896	33.286	167:937$060
1897	43.082	234:239$500
1898	20.439	103:792$300
1899	12.087	72:427$500
1900	9.812	49:554$700
1901	32.617	183:258$700
1902	17.232	99:378$900
1903	4.291	21:130$580
	496.942	2.143:258$040

(1) Comprehende tambem os mezes de Novembro e Dezembro de 1882.

Os dados de 1903 são assim discriminados:

Linhas	Numero de immigrantes transportados	Receita que deixou de ser cobrada
Bitola de 1,^{m}60 e 0,^{m}60	4.291	15:316$280
Secção Rio Claro	1.549	5:814$300
Via Fluvial	—	—

Discriminando os dados do primeiro quadro pelas diversas linhas temos:

Annos	Bitolas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60		Secção Rio Claro		Via Fluvial	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
1883	2.836	9:822$390	. . .	. . . . .	. .	. . . . .
1884	2.699	8:987$500	. . .	. . . . .	. .	. . . . .
1885	4.633	13:960$520	. . .	. . . . .	. .	. . . . .
1886	2.177	8:174$440	. . .	. . . . .	. .	. . . . .
1887	16.231	46:061$180	. . .	. . . . .	168	369$540
1888	64.836	182:980$270	. . .	. . . . .	756	2:190$000
1889	18.981	57:629$840	. . .	. . . . .	378	2:347$000
1890	18.767	60:275$790	. . .	. . . . .	532	1:430$000
1891	59.747	167:493$700	. . .	. . . . .	763	4:318$000
1892	23.671	67:643$850	6.050	24:844$380	376	1:732$000
1893	21.404	67:770$160	8.766	36:860$840	195	1:151$420
1894	17.019	51:413$320	5.820	24:779$290	21	146$470
1895	71.095	264:589$200	21.281	101:779$900	421	2:787$800
1896	33.286	111:685$970	11.674	54:679$530	132	1:571$560
1897	43.082	163:092$170	14.642	70:689$200	153	458$130
1898	20.439	71:828$600	6.163	31:713$100	23	250$600
1899	12.087	50:013$500	4.560	21:862$800	53	551$200
1900	9.812	28:064$900	4.088	21:489$800	—	—
1901	32.617	121:417$600	11.531	61:841$100	—	—
1902	17.232	63:524$100	6.770	35:854$800	—	—
1903	4.291	15:316$280	1.549	5:814$300	—	—
	496.942	1.629:745$280	102.874	492:209$040	3.971	19:303$720

6.º — Animaes, bagagens e encommendas

A distribuição dos animaes e das bagagens e encommendas pelo trafego proprio, extranho e em transito, em cada linha, é a seguinte:

Animaes das tabellas 10 e 11

Natureza do trafego	1903				1902			
	Nos trens de passageiros		Nos trens de cargas		Nos trens de passageiros		Nos trens de cargas	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Bitolas de 1.m 60 e 0.m 60								
Proprio	2.112	6:115$500	578	487$200	2.611	7:087$400	324	212$800
Extranho { Despachado	1.064	10:015$350	138	2:855$160	1.084	10:830$460	—	2:626$530
Extranho { Recebido	682		2.479		864		2.012	
Em transito	1.361	5:824$400	434	432$650	1.333	6:484$490	458	456$110
Total	5.219	21.955$250	3.629	3:775$010	5.892	24:402$350	2.794	3:295$440
Bitola de 1.m 00 — Secção Rio Cláro								
Proprio	3.226	11:921$300	4.358	10:886$300	3.618	13:261$100	3.263	7:166$800
Extranho { Despachado	648	10:387$030	731	2:204$080	637	11:425$260	93	545$410
Extranho { Recebido	583		231		654		70	
Em transito	51	438$080	—	—	62	765$260	—	—
Total	4.511	22:746$410	5.320	13:090$380	4.971	25:451$620	3.426	7:712$210

Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9

Natureza do trafego	BITOLAS DE 1.m60 E 0.m60				SECÇÃO RIO CLARO			
	1903		1902		1903		1902	
	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita
Proprio	1.707.311	52:203$100	1.959.524	60:785$700	2.106.734	71:153$100	2.569.365	83:580$600
Extranho { Despachado.	974.804	128:017$830	980.780	143:597$520	423.557	95:923$060	433.538	113:005$040
Extranho { Recebido .	1.268.254		1.402.953		595.860		776.775	
Em transito . . .	3.491.464	128:039$700	3.148.964	142:846$500	95.556	8:223$280	121.615	11:154$600
Total. . .	7.441.833	308:260$630	7.492.221	347:229$720	3.221.707	175:299$440	3.901.293	207:740$240

Via Fluvial

Natureza do trafego	1903				1902			
	Animaes das tabellas 10 e 11		Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Animaes das tabellas 10 e 11		Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	
	Numero	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Numero	Receita	Quantidade em kilos	Receita
Proprio	1	$800	1.761	51$300	6	3$700	5.753	154$700
Extranho { Despachado .	—	—	—	27$130	—	—	509	400$820
Extranho { Recebido .	—	—	538		—	—	5.930	
Total. . .	1	$800	2.299	78$430	6	3$700	12.192	555$520

7.º — Mercadorias

Natureza do trafego		1903 Café Quantidade em kilos	1903 Café Receita	1903 Diversos Quantidade em kilos	1903 Diversos Receita	1902 Café Quantidade em kilos	1902 Café Receita	1902 Diversos Quantidade em kilos	1902 Diversos Receita
Bitolas de 1,m 60 e de 0,m 60									
Proprio		1.314.873	13:573$000	44.695.710	218:829$110	. . . . .	. . . . . .	44.268.747	241:305$200
Extranho	Desp.º	57.225.979	1.794:325$330	22.137.102	1.263:399$550	66.082.141	2.121:441$990	22.240.868	1.430:328$150
	Rec.º	205.984		81.679.906		431.889		98.014.252	
Em transito		317.314.920	4.609:257$260	190.002.822	2.055:974$500	369.362.796	6.499:388$410	194.239.738	2.389:604$560
Total		376.061.756	6.417:155$590	338.515.540	3.538:203$160	435.876.826	8.620:830$400	358.763.605	4.061:237$910
Bitola de 1,m 00 — Secção Rio Claro									
Proprio		6.558.416	32:425$600	23.888.447	169:524$300	. . . . .	. . . . . .	32.897.617	212:473$100
Extranho	Desp.º	97.129.267	3.979:237$190	29.502.948	1.599:097$490	133.343.908	5.113:160$890	13.224.190	1.708:941$920
	Rec.º	220.865		45.481.106		323.275		57.611.342	
Em transito		15.683.998	543:220$350	12.693.678	188:372$460	23.833.517	755:069$490	10.368.606	218:375$270
Total		119.592.546	4.554:883$140	111.566.179	1.956:994$250	157.500.700	5.868:230$380	114.101.755	2.139:790$290
Via Fluvial									
Proprio		. . . . .	. . . . . .	2.399	30$000	. . . . .	. . . . . .	676.965	4:009$200
Extranho	Desp.º	69.300	2:941$660	505.631	4:576$110	3.324.425	147:055$300	3.364.540	52:882$910
	Rec.º	. . . . .		136.865		122		2.108.187	
Total		69.300	2:941$660	644.895	4:606$110	3.324.547	147:055$300	6.149.692	56:892$110

Constam do seguinte quadro as quantidades de animaes bagagens, encommendas e mercadorias transportadas e as respectivas receitas no ultimo decennio.

ANNOS	Animaes das tabellas 10 e 11		Valores, bagagens encommendas e animaes da tabella 9		MERCADORIAS	
	Numero	Receita	Quantidade em toneladas	Receita	Quantidade em toneladas	Receita
			Bitolas de 1,m60 e 0,m60			
1894	13.329	39:269$140	7.571	385:766$120	429.166	7.324:918$860
1895	13.693	50:252$280	8.539	454:467$560	518.069	8.556:945$740
1896	13.822	53:779$220	9.516	499:822$270	624.903	9.814:241$750
1897	14.443	48:587$480	9.282	472:558$300	652.496	11.070:066$180
1898	13.960	42:617$350	8.556	432:021$780	607.820	10.348:378$280
1899	14.724	38:856$480	7.519	369:418$880	636.410	11.200:077$620
1900	19.311	44:164$920	7.471	361:490$700	642.551	11.963:948$090
1901	12.122	31:450$620	7.640	362:179$770	847.038	14.541:734$980
1902	8.686	27:697$790	7.492	347:329$720	794.641	12.682:068$310
1903	8.848	25:730$260	7.442	308:260$630	714.577	9.955:358$750
			Bitola de 1,m00 — Secção Rio Claro			
1894	11.606	46:971$210	3.481	188:166$230	112.695	2.729:485$410
1895	14.186	65:000$970	4.541	261:822$870	137.870	3.299:247$010
1896	16.017	72:046$310	4.951	289:768$070	159.937	4.052:061$700
1897	16.025	72:999$260	5.100	275:054$340	178.483	5.197:721$810
1898	14.248	64:215$250	4.254	239:441$430	164.129	4.879:354$330
1899	15.401	56:868$040	3.655	202:001$650	174.185	5.417:686$200
1900	20.090	70:034$930	3.815	201:316$000	191.724	5.620:250$870
1901	12.993	45:224$170	4.163	215:456$300	273.625	8.165:129$640
1902	8.397	33:163$830	3.901	207:740$240	271.603	8.008:020$670
1903	9.831	35:836$790	3.222	175:299$440	231.158	6.511:877$390
			Via Fluvial			
1894	64	100$700	48	2:435$670	9.725	174:050$530
1895	54	38$000	56	3:125$060	11.281	205:139$290
1896	71	96$690	67	4:045$110	14.425	310:656$970
1897	33	42$340	44	2:872$050	13.486	294:485$390
1898	31	30$890	41	2:453$980	15.914	323:920$140
1899	109	101$690	35	2:084$650	16.881	354:897$370
1900	102	179$950	44	2:431$680	17.044	366:331$890
1901	71	203$080	36	1:836$640	15.851	318:352$840
1902	6	3$700	12	555$520	9.474	203:947$410
1903	1	$800	2	78$430	714	7:547$770

ANNOS	Animaes das tabellas 10 e 11		Valores, bagagens encommendas e animaes da tabella 9		MERCADORIAS	
	Numero	Receita	Quantidade em toneladas	Receita	Quantidade em toneladas	Receita
			Todas as linhas			
1894	23.006	86:341$050	9.911	576:368$020	458.292	10.228:454$800
1895	25.707	115:291$250	11.607	719:415$490	556.691	12.061:332$040
1896	27.107	125:922$280	12.813	793:635$450	665.755	14.176:960$420
1897	27.173	121:629$080	12.749	750:484$690	690.645	16.562:263$380
1898	25.048	106:863$490	11.338	673:917$190	640.162	15.551:652$750
1899	26.542	95:826$210	9.996	573:405$180	660.728	16.972:661$190
1900	31.819	114:379$800	10.162	565:238$380	676.812	17.950:533$850
1901	21.963	76:877$870	10.607	579:472$110	883.992	23.025:217$460
1902	15.955	60:865$320	10.215	555:525$480	832.798	20.894:036$390
1903	17.056	61:567$850	9.666	483:638$500	749.148	16.474:783$910

Considerando separadamente o café, temos:

ANNOS	Quantidade em			Receita Total	Receita média por		
	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Arrobas		Tonelada embarcada	Tonelada kilometro	Arroba kilometro
Bitolas de 1.m 60 e de 0.m 60							
1894	159.585	2.659.753	10.639.012	4.016:603$280	25$169	$252,1	$003,8
1895	175.693	2.928.224	11.712.896	4.235:525$650	24$107	$256,2	$003,8
1896	224.261	3.737.690	14.950.760	5.431:970$760	24$222	$259,2	$003,9
1897	284.370	4.739.508	18.958.033	6.683:783$220	23$504	$250,2	$003,7
1898	264.191	4.403.182	17.612.728	6.437:482$630	24$367	$261,1	$003,9
1899	309.639	5.160.650	20.642.600	7.661:302$740	24$743	$258,2	$003,9
1900	337.793	5.629.890	22.519.561	8.260:966$880	24$456	$258,3	$003,9
1901	504.351	8.405.855	33.623.422	10.500:875$810	20$820	$222,1	$003,3
1902	435.877	7.264.614	29.058.455	8.620:830$400	19$778	$211,4	$003,2
1903	376.062	6.267.696	25.070.784	6.417:155$590	17$064	$193,5	$002,9
Bitola de 1.m 00 — Secção Rio Claro							
1894	40.661	677.676	2.710.704	1.419:722$710	34$966	$284,2	$004,3
1895	41.441	680.681	2.762.724	1.473:061$590	35$546	$289,5	$004,3
1896	54.287	904.778	3.619.113	2.133:775$430	39$305	$302,9	$004,5
1897	78.730	1.312.166	5.248.664	3.291:441$630	41$806	$317,1	$004,7
1898	69.435	1.157.250	4.629.000	2.992:123$790	43$092	$322,5	$004,8
1899	87.306	1.455.100	5.820.402	3.773:562$710	43$222	$306,3	$004,5
1900	97.683	1.628.056	6.512.224	3.838:199$870	39$292	$284,0	$004,3
1901	165.359	2.755.980	11.023.920	6.174:000$750	37$337	$250,6	$003,7
1902	157.501	2.625.012	10.500.047	5.868:230$380	37$258	$246,5	$003,7
1903	119.592	1.993.209	7.972.836	4.554:883$140	38$087	$250,4	$003,7

ANNOS	Quantidade em			Receita Total	Receita média por		
	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Arrobas		Tonelada embarcada	Tonelada kilometro	Arroba kilometro
Via Fluvial							
1894	4.291	71.512	286.049	100:797$830	23$490	$305,8	$004,6
1895	4.282	71.364	285.456	103:962$130	24$278	$309,6	$004,6
1896	7.204	120.064	480.257	188:572$890	26$148	$256,2	$003,8
1897	6.274	104.572	418.288	172:559$850	27$504	$237,2	$003,5
1898	8.274	137.900	551.602	225:612$630	27$267	$235,2	$003,5
1899	9.721	162.021	648.085	273:568$200	28$142	$233,1	$003,5
1900	10.476	174.601	698.405	290:622$670	28$696	$235,8	$003,5
1901	8.931	148.857	595.427	238:548$620	26$710	$209,9	$003,1
1902	3.324	55.407	221.628	147:055$300	44$240	$491,0	$007,4
1903	69	1.155	4.620	2:941$660	42$633	$512,7	$007,7
Todas as Linhas							
1894	159.585	2.659.753	10.639.012	5.537:123$820	34$697	$260,4	$003,9
1895	175.693	2.928.224	11.712.896	5.812:549$370	33$084	$264,7	$004,0
1896	224.261	3.737.690	14.950.760	7.754:349$080	34$577	$269,8	$004,0
1897	284.370	4.739.508	18.958.033	10.147:784$700	35$685	$269,6	$004,0
1898	264.191	4.403.182	17.612.728	9.655:219$050	36$546	$276,7	$004,1
1899	309.822	5.163.692	20.654.769	11.708:433$650	37$791	$271,3	$004,1
1900	338.453	5.640.882	22.563.528	12.389:789$420	36$607	$266,1	$004,5
1901	505.430	8.423.838	33.695.354	16.913:425$180	33$463	$231,5	$003,5
1902	436.198	7.269.960	29.079.841	14.636:116$080	53$554	$225,6	$003.4
1903	382.863	6.381.059	25.524.238	10.974:980$390	28$665	$213,7	$003,2

Via Fluvial

	1903				1902			
	Quantidade				Quantidade			
	Recebida	Despachada		Receita	Recebida	Despachada		Receita
	kilos	Kilos	Arrobas		kilos	Kilos	Arrobas	
Porto Prainha . .	—	—	—	—	—	111.387	7.426	3:880$140
» Amaral. . .	—	42.000	2.800	1:524$330	—	1.576.555	105.104	56:948$590
» Barrinha . .	—	27.300	1.820	1:417$330	—	726.510	48.434	37:771$390
» Pitangueiras .	—	—	—	—	122	497.264	33.150	26:146$440
» Pontal . . .	—	—	—	—	—	412.709	27.514	22:308$740
Total . .	—	69.300	4.620	2:941$660	122	3.324.425	221.628	147:055$300

Consta dos seguintes quadros a procedeucia do café transportado nos dous ultimos annos nas linhas ferreas e na via fluvial da Companhia Paulista.

Bitolas de 1.m 60 e de 0.m 60

Estações	1903				1902			
	Quantidade			Receita	Quantidade			Receita
	Recebida	Despachada			Recebida	Despachada		
	kilos	Kilos	Arrobas		kilos	Kilos	Arrobas	
Proprio e Extranho								
Jundiahy	3.944	11.788	786	116$650	7.188	—	—	103$620
Louveira	—	1.037.672	69.178	5:220$280	45	1.294.001	86.267	5:349$090
Rocinha	—	2.191.777	146.119	11:803$470	300	2.436.379	162.425	15:099$760
Vallinhos	1.234	3,920.799	261.387	30:509$720	198	4.931.186	328.746	40:689$140
Campinas	74.567	4.135.325	275.688	47:068$320	110.333	4.314.754	287.650	51:396$480
Boa Vista	39	133.603	8.907	1:450$090	390	460.514	30.701	6:125$250
Rebouças	1.431	828.408	55.227	14:043$090	622	1.238.313	82.574	21:658$260
Villa Americana	1.860	419.789	27.986	6:881$820	3.972	1.430.610	95.374	29:086$420
Tatú	370	474.163	31.611	8:118$110	—	455.042	30.336	10:517$320
Limeira	98.388	3.818.846	254.590	92:209$840	76.318	5.135.429	342.362	132:697$330
Cordeiro	60	1.538.799	102.587	37:429$190	505	1.963.561	130.904	55:765$360
Santa Gertrudes	20.171	1.248.203	83.214	35:958$960	228.292	2.238.913	149.261	73:676$860
Rio Claro	475	1.477.435	98.496	43:546$930	251	3.093.996	206.266	106:323$580
Remanso	451	554.582	36.972	15:353$210	—	818.052	54.537	24:755$800
Araras	1.337	1.505.767	100.385	41:867$980	1.878	1.918.726	127.915	61:787$380
Loreto	—	104.837	6.989	3:304$850	—	213.813	14.254	7:084$580
Goabiroba	—	1.961.130	130.742	60:032$880	—	1.744.889	116.326	59:752$810
São Bento	—	1.652.903	110,194	56:088$340	—	1.636.341	109.089	59:217$000
Leme	120	2.383.575	158.905	82:441$340	223	2.429.375	161.958	93:140$790
Souza Queiroz	—	820.763	54.717	24:950$920	—	815.522	54.368	32:015$300
Pirassununga	269	2.259.815	150.654	84:693$630	190	2.073.694	138.246	82:824$650
Porto Ferreira	494	3.151.872	210.125	117:742$470	474	2.998.760	199.917	112:129$530
Descalvado	—	3.933.610	262.240	165:706$940	460	4.108.748	273.917	181:608$460
Emas	—	138.904	9.260	5:274$780	—	116.192	7.746	4:734$950
Baguassú	—	1.041.286	69.419	39:305$240	—	1.090.993	72.733	45:117$440
Santa Silveria	—	3.176.887	211.793	129:750$590	—	3.168.427	211.229	139:892$630
Santa Cruz	420	1.348.517	89.901	57:982$370	—	1.886.144	125.743	87:546$440
Santa Veridiana	—	1.649.866	109.991	70:760$020	—	1.664.713	110.981	67:178$820
Santa Rita	—	5.055.750	337.050	223:378$550	250	4.951.369	330.091	240:678$310
Tombadouro	—	2.350.612	156.707	100:656$990	—	867.577	57.839	38:903$940
São Miguel	—	149.640	9.976	6:555$940	—	113.380	7.559	5:315$200
Pantano	354	1.439.179	95.945	64:497$050	—	1.369.992	91.333	67:784$820
Aurora	—	2.624.750	174.983	123:197$770	—	3.102.436	206.829	161:484$670
Somma	205.984	58.540.852	3.902.724	1.807:898$330	431.889	66.082.141	4.405.476	2.121:441$990
De outras linhas para as estações ou extranho recebido								
Fluvial C. P.	—	—	—	—	—	400	27	(1)
Rio Claro	—	186.171	12.411	—	—	402.240	26.816	(1)
Mogyana	—	6.766	451	—	—	7.308	487	(1)
Ramal Ferreo	—	768	51	—	—	32	2	(1)
Sorocabana e Ituana	—	5.471	365	—	—	120	8	(1)
Itatibense	—	1.070	71	—	—	2.736	183	(1)
E. F. Araraquara	—	5.322	355	—	—	18.720	1.248	(1)
E. F. Dourado	—	416	28	—	—	333	22	(1)
Somma	—	205.984	13.732	—	—	431.889	28.793	
De outras linhas para outras linhas ou em transito								
Fluvial C. P.	—	69.300	4.620	1:293$880	—	3.324.025	221.602	61:488$300
Rio Claro	—	96.919.130	6.461.275	2.008:868$310	—	132.940.681	8.862.712	3.354:883$370
Mogyana	—	195.233.768	13.015.585	2.135:857$770	—	196.942.071	13.129.471	2.229:397$570
Ramal Ferreo	—	6.005.118	400.341	66:021$130	—	6.881.399	458.760	78:103$790
Itatibense	—	3.409.737	227.316	9:513$040	—	5.460.156	364.010	15:785$780
E. F. Araraquara	—	10.703.137	713.542	265:215$080	—	18.220.177	1.214.679	581:100$550
E. E. Dourado	—	4.974.257	331.617	122:475$050	—	5.594.287	372.952	178:629$050
Sorocabana e Ituana	—	473	32	13$000	—	—	—	—
Somma	—	317.314.920	21.154.328	4.609:257$260	—	369.362.796	24.624.186	6.499:388$410
Total Geral	205.984	376.061.756	25.070.784	6.417:155$590	431.889	435.876.826	29.058.455	8.620:830$400

(1) A respectiva receita está incluida na das estações em que foi recebido o café.

Bitola de 1.m00 — Secção Rio Claro

Estações	1903				1902			
	Quantidade				Quantidade			
	Recebida kilos	Despachada Kilos	Despachada Arrobas	Receita	Recebida kilos	Despachada Kilos	Despachada Arrobas	Receita
Proprio e Extranho								
Rio Claro	2.600	1.071	71	303$970	5.446	—	—	179$930
Morro Grande	—	978.653	65.244	9:682$400	1.212	1.762.091	117.473	6:553$090
Corumbatahy	—	1.199.094	79.940	16:000$030	—	1.636.102	109.074	11:067$510
Annapolis	38	1.831.480	122.099	27:227$070	22	2.260.246	150.683	23:356$920
Oliveiras	—	682.114	45.476	11:170$390	34	946.991	63.133	10:464$710
Visconde Rio Claro	122	215.117	14.341	3:460$520	—	557.066	37.138	7:836$120
Colonia	19	1.045.581	69.705	19:746$830	—	2.154.930	143.662	35:081$340
S. Carlos	81.538	1.999.052	133.270	48:250$620	262.116	3.333.209	222.214	67:250$820
Visconde do Pinhal	40	2.485.205	165.680	65:214$730	4.139	3.562.481	237.499	85:128$980
Fortaleza	40.702	1.093.214	72.880	33:176$540	21.400	1.326.471	88.431	36:223$440
Ouro	—	1.164.365	77.624	30:987$520	222	1.814.643	120.976	53:825$150
Araraquara	81	2.980.718	198.715	101:231$060	360	5.639.713	375.981	182:001$440
Americo Brasiliense	77	1.253.419	83.561	46:594$420	24.850	2.233.251	148.883	78:616$700
Santa Lucia	—	1.619.546	107.970	58:949$210	72	2.319.977	154.665	84:380$300
Rincão	—	454.591	30.306	3:191$600	108	294.894	19.660	11:809$270
Motuca	—	44.625	2.975	406$270	—	242	16	10$300
Hammond	—	1.087.544	72.503	51:361$350	276	1.337.314	89.154	64:923$430
Guariba	298	2.054.201	136.947	90:776$540	32	1.703.940	113.596	85:413$750
Corrego Rico	—	535.800	35.720	24:581$040	—	904.168	60.278	49:555$900
Jaboticabal	353	3.672.687	244.846	191:557$820	587	8.257.227	550.482	463:319$680
Gramminha	—	1.500.708	100.047	39:727$990	—	155.736	10.382	9:046$160
Ibitirama	—	4.122.903	274.860	194:549$520	—	640.568	42.705	38:604$530
Tayuva	—	1.994.100	132.940	96:431$980	—	11.396	760	721$140
Andes	320	1.499.331	99.955	70:217$150	—	—	—	—
Bebedouro	46	2.496.422	166.428	154:124$310	—	2.160	144	149$580
Babylonia	61	911.936	60.796	25:319$550	42	2.236.612	149.108	53:303$200
Floresta	2.806	1.125.526	75.035	32:128$520	—	1.158.766	77.251	28:969$320
Canchim	—	372.072	24.805	11:408$670	—	882.600	58.840	22:564$180
Capão Preto	84	679.472	45 298	16:500$370	—	660.432	44.029	16:931$780
Agua Vermelha	—	1.994.938	132.996	55:386$340	208	2.832.261	188.817	77:182$060
Ararahy	—	337.795	22.520	10:747$630	—	826.894	55.126	23:958$770
Santa Eudoxia	—	1.404.295	93.620	48:709$500	—	2.705.931	180.395	83:470$600
Angico	—	114.928	7.662	2:972$760	—	166.469	11.098	3:591$090
Monjolinho	90.596	1.612.064	107.470	45:017$250	—	2.286.614	152.441	52:182$360
Jacaré	—	1.153.411	76.894	28:143$230	—	1.531.075	102.072	37:713$500
Ribeirão Bonito	—	2.756.122	183.742	73:718$600	423	3.009.878	200.659	88:954$110
Morro Pellado	148	1.441.784	96.119	31:756$580	60	1.429.912	95.327	25:165$930
Campo Alegre	—	1.290.574	86.038	29:479$830	—	1.840.783	122.719	38:997$200
Brotas	60	1.566.486	104.432	47:679$830	652	1.885.038	125.669	49:162$570
Espraiado	—	1.195.640	79.709	34:013$910	—	981.335	65.422	29:260$700
Torrinha	227	2.450.821	163.388	89:417$250	99	2.919.222	194.615	98:334$810
Ventania	—	1.196.730	79.782	43:637$020	—	1.169.886	77.992	44:410$020
Dous Corregos	—	2.429.452	161.963	100:627$630	60	2.468.599	164.573	99:599$640
Mineiros	—	541.229	36.082	22:624$890	124	325.964	21.731	14:079$020
Banharão	—	1.187.255	79.150	53:796$740	245	1.394.057	92.937	62:481$700
Jahú	129	16.592.861	1.106.190	798:223$860	116	25.415.578	1.694.372	1.235:969$740
Saldanha Marinho	—	1.327.434	88.496	58:323$290	—	1.017.771	67.851	43:689$970
Capim Fino	—	2.328.191	155.213	91:449$250	—	1.906.317	127.088	86:224$370
Falcão Filho	—	1.600.272	106.685	68:060$750	—	2.032.458	135.497	95:922$740
Campos Salles	—	7.532.393	502.160	347:828$420	—	14.286.575	952.438	691:203$040
Iguatemy	—	761.513	50.768	32:250$460	—	—	—	—
Ayrosa Galvão	—	371.565	24.771	9:673$230	—	—	—	—
Pederneiras	—	469.132	31.275	21:508$770	—	—	—	—
Piatam	—	—	—	—	—	—	—	—
S. Paulo dos Agudos	—	33.061	2.204	1:690$240	—	—	—	—
Guatapará	—	3.679.954	245.330	137:683$390	—	6.126.956	408.464	262:743$800
Guarany	270	1.650.279	110.019	77:511$290	—	2.167.239	144.483	100:179$340
Martinho Prado	250	3.057.735	203.849	148:162$320	370	4.823.870	321.591	241:395$140
Barrinha	—	94.500	6.300	5:126$610	—	—	—	—
Macuco	—	7.240	483	18$400	—	—	—	—
Pitangueiras	—	405.060	27.004	21:994$020	—	—	—	—
Cascalho	—	122	8	6$720	—	—	—	—
Pontal	—	2.300	153	144$790	—	—	—	—
Somma	220.865	103.687.683	6.912.512	4.011:662$790	323.275	133.343.908	8.889.594	5.113:160$890
De outras linhas para as estações ou extranho recebido								
Bitolas 1,m60 e 0,m60	—	470	31	—	—	2.657	177	(1)
E. F. Araraquara	—	87.129	5.809	—	—	200.052	13.337	(1)
E. F. Dourado	—	132.123	8.808	—	—	119.755	7.984	(1)
Mogyana	—	765	51	—	—	811	54	(1)
Sorocabana e Ituana	—	378	25	—	—	—	—	
Somma	—	220.865	14.724	—	—	323.275	21.552	
De outras linhas para outras linhas ou em transito								
E. F. Araraquara	—	10.709.325	713.955	378:141$700	—	18.238.897	1.215.926	587:790$080
E. F. Dourado	—	4.974.673	331.645	165:078$650	—	5.594.620	372.975	167:279$410
Somma	—	15.683.998	1.045.600	543:220$350	—	23.833.517	1.588.901	755:069$490
Total Geral	220.865	119.592.546	7.972.836	4.554:883$140	323.275	157.500.700	10.500.047	5.868:230$380

(1) A respectiva receita está incluida na das estações em que foi recebido o café.

Confrontando o transporte de animaes, bagagens e encommendas em 1903, com o do anno anterior, observa-se o seguinte:

Animaes das tabellas 10 e 11

Bitolas de 1.m60 e de 0.m60

No trafego proprio. .	menos	245	produzindo	menos	697$500
» » extranho .	mais	403	»	»	586$480
» » em transito	»	4	»	»	683$550
Total . .	»	162	»	»	1:967$530

Secção Rio Claro

No trafego proprio. .	mais	703	produzindo	mais	2:379$700
» » extranho .	»	739	»	»	620$440
» » em transito	menos	8	»	menos	327$180
Total . .	mais	1.434	»	mais	2:672$960

Via Fluvial

No trafego proprio. .	menos	5	produzindo	menos	2$900
» » extranho .		—			—
Total . .	menos	5	»	»	2$900

Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9

Bitolas de 1.m60 e de 0.m60

No trafego proprio. .	menos	252.213 k.	produzindo	menos	8:582$600
» » extranho .	»	140.675 »	»	»	15:579$690
» » em transito	mais	342.500 »	»	»	14:806$800
Total . .	menos	50.388 »	»	»	38:969$090

Secção Rio Claro

No trafego proprio. .	menos	462.631 k.	produzindo	menos	12:427$500
» » extranho .	»	190.896 »	»	»	17:081$980
» » em transito	»	26.059 »	»	»	2:931$320
Total . .	»	679.586 »	»	»	32:440$800

Via Fluvial

No trafego proprio.	menos	3.992 k.	produzindo	menos	103$400
» » extranho .	»	5.901 »	»	»	373$690
Total . .	»	9.893 »	»	»	477$090

Mercadorias

Café

Como succedera já em 1902, houve ainda em 1903, sensivel diminuição na quantidade do café transportado em todas as linhas ferro-viarias do Estado de S. Paulo. Attingiu ella, sómente em relação ao transporte feito nas linhas de 1,m60 e de 0,m60 da Companhia Paulista, aos importantes algarismos de 59.815 toneladas ou de 996.918 saccas de 60 kilos, no anno de 1903, comparado com o de 1902, e de 68.474 toneladas ou de 1.141.241 saccas, feita a comparação da quantidade transportada em 1902, com a do anno anterior, elevando-se assim a 2.138.159 de saccas de 60 kilos a differença para menos na quantidade do café transportado em 1903, comparado com egual transporte feito em 1901. Traduzidas em porcentagens essas diminuições, foram, em 1903 de 13,7 %, em 1902 de 13,6 % e em 1903 comparado com 1901 de 25,4 %.

As receitas correspondentes diminuiram respectivamente de 2.203:674$810 ou 25,5 %; de 1.880:045$410 ou de 17,9 % e de 4.083:720$220 ou 38,8 %. As reducções indicadas de 59.815 toneladas ou de 996.918 saccas, na quantidade e de 2.203:674$810 na receita, operadas em 1903, são assim distribuidas:

		Kilos		Saccas		Receita
Das diversas estações das linhas de 1,m60 e 0,m60 da C. P.	menos	7.541.289	kilos ou menos	125.688	saccas produzindo menos	313:543$660
„ „ „ da Secção Rio Claro da C. P.	„	36.237.620	„ „ „	603.961	„ „ „	1.346:015$060
„ „ „ „ Via Fluvial da C. P.	„	3.255.125	„ „ „	54.252	„ „ „	60:194$420
„ „ „ das linhas pertencentes a C. P.	„	47.034.034	„ „ „	783.901	„ „ „	1.719:753$140
„ „ „ da Companhia E. F. de Araraquara.	„	7.530.438	„ „ „	125.507	„ „ „	315:885$470
„ „ „ „ „ „ „ do Dourado	„	619.947	„ „ „	10.333	„ „ „	56:154$000
„ „ „ „ „ Itatibense	„	2.052.085	„ „ „	34.201	„ „ „	6:272$740
„ „ „ „ „ R. F. Campineiro	„	875.545	„ „ „	14.592	„ „ „	12:082$660
„ „ „ „ „ Mogyana	„	1.708.845	„ „ „	28.481	„ „ „	93:539$300
„ „ „ „ „ Sorocabana e Ituana.	mais	5.824	„ „ mais	97	„ „ mais	13$000
Total geral	menos	59.815.070	„ „ menos	996.918	„ „ menos	2.203:674$810

Esses resultados representam unicamente a diminuição do café que transitou pelas linhas da bitola larga da Companhia Paulista e da respectiva receita.

A diminuição total no peso do café que transitou durante o anno de 1903, em todas as linhas da Companhia Paulista, foi de 53.335 toneladas, ou de 888.901 saccas de 60 kilos. A respectiva receita offerece a importante differença para menos de 3.661:135$690 que é assim distribuida:

Nos fretes correspondentes á linha de 1,m60 e de 0,m60	2.203:674$810
» » » » secção Rio Claro	1.313:347$240
» » » » Via Fluvial	144:113$640

Confrontando os transportes de café, feitos em 1903. em cada uma das linhas da Companhia com os do anno de 1902, notam-se os seguintes resultados:

Linhas de 1,m60 e de 0,m60

No trafego proprio e extranho despachado, menos	7.541.289 kilos	produzindo menos	313:543$660
» » extranho recebido, ... »	225.905 »		
» » em transito,. . . . . »	52.047.876 »	» »	1.890:131$150
No trafego total. . . . »	59.815.070 »	» »	2.203:674$810

Secção Rio Claro

No trafego proprio e extranho despachado, menos	29.656.225 kilos	produzindo menos	1.101:498$100
» » extranho recebido,. . . . . . »	102.410 »		
» » em transito . . . . »	8.149.519 »	» »	211:849$140
No trafego total . . . . »	37.908.154 »	» »	1.313:347$240

Via Fluvial

No trafego proprio e extranho despachado, menos	3.255.125 kilos	produzindo menos	144:113$640
» » extranho recebido,. . . . . . »	122 »		
No trafego total . . . . »	3.255.247 »	» »	144:113$640

O movimento total do café, transportado até Jundiahy pela Companhia Paulista, nas cinco ultimas safras, consta do seguinte quadro:

Procedencias	De 1 de Julho de 1898 a 30 de Junho de 1899		De 1 de Julho do 1899 a 30 de Junho de 1900		De 1 de Julho de 1900 a 30 de Junho de 1901		De 1 de Julho de 1901 a 30 de Junho de 1902		De 1 de Julho de 1902 a 30 de Junho de 1903	
	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos
C. P. das bitolas 1,m60 e 0,m60	52.098	868.309	57.063	951.062	71.137	1.135.617	80.838	1.338.968	63.514	1.058.572
C. P. da secção Rio Claro	67.676	1.172.924	78.250	1.304.160	103.714	1.728.568	164.478	2.741.303	116.152	1.935.859
C. P. » Via Fluvial	7.685	128.086	3.363	56.051	11.014	183 570	8.216	136.923	1.957	32.613
Total das linhas pertencentes á Companhia Paulista	127.459	2.124.319	138.676	2.311.273	185.865	3.097.755	253.032	4.217.194	181.623	3.027.044
Do Ramal F. Campineiro	5.186	86.428	4.554	75.907	7.670	127.825	7.992	133.194	7.124	118.731
Da C.ia Itatibense	5.277	87.949	2.014	33.571	5.021	83.685	5.572	92.867	5.806	96.766
» » E. F. Araraquara	618	10.297	4.356	72.598	7.457	124.290	16.427	273.783	17.384	289.739
» » » » do Dourado	—	—	—	—	2.106	35.105	6.669	111.156	5.552	92.528
» » Mogyana	135.225	2.253.754	132.509	2.208.475	197.835	3.297.243	237.224	3.953.737	194.170	3.236.172
Total que transitou pelas linhas da C.ia Paulista	273.765	4.562.747	282.109	4.701.824	409.954	6.765.903	526.916	8.781.931	411.659	6.860.980
Total entrado em Santos pela S. Paulo Railway	—	5.569.650	—	5.711.732	—	7.973.148	—	10.165.044	—	8.349.783
Relação do café transportado pela Cia. Paulista para o total entrado em Santos	—	82 %	—	82 %	—	85 %	—	86 %	—	82 %

Diversas mercadorias

O trafego geral de mercadorias, com excepção do café, nas diversas linhas da Companhia, offerece em 1903, a diminuição de 20.315 toneladas no peso e a de 758:116$790 na receita.

Para essa diminuição concorreu exclusivamente a menor importacão havida, porquanto ella baixou de cerca de 50.000 toneladas A exportação de cereaes cresceu, dando isso lugar a que a differença total no peso das mercadorias diversas fosse apenas de 20.315 toneladas registradas.

Temos chamado de importação as cargas recebidas em Jundiahy da S. Paulo Railway e que nos ultimos cinco annos, constão do seguinte quadro, que tambem mostra o destino d'essas cargas.

Para	1899	1900	1901	1902	1903
	TONELADAS				
As estações das bitolas de 1,m60 e 0,m60. . . .	93.064	73.511	93.004	94.258	75.373
As estações da Secção Rio Claro	34.424	34.990	45.520	49.083	38.902
As estações da Via Fluvial.	2.675	2.822	3.801	1.960	143
Todas as estações da Companhia Paulista . . .	130.163	111.323	142.325	145.301	114.418
As estações do R. Ferreo Campineiro.	957	1.283	1.266	1.250	982
As estações da Companhia Itatibense	2.260	2.329	2.748	2.636	2.368
As estações da Companhia E. F. Araraquara. . .	1.351	2.399	4.056	5.514	4.069
As estações da Companhia Mogyana	76.553	83.520	91.850	93.414	77.539
As estações da Companhia E. F. do Dourado . .	—	156	1.351	1.934	1.372
Total geral . .	211.284	201.010	243.596	250.049	200.748

Confrontando as quantidades das mercadorias diversas transportadas em 1903, em cada uma das linhas da Companhia, com as do anno anterior, notam-se as seguintes differenças:

Linhas de 1,^{m}60 e de 0,^{m}60

No trafego proprio	mais	426.963	kilos	produzindo	menos	22:476$090
» » extranho despachado . .	menos	103.766	»	»	»	166:928$600
» » » recebido . . .	»	16.334.346	»			
» » em transito	»	4.236.916	»	»	»	333:630$060
Total . .	»	20.248.065	»	»	»	523:034$750

Secção Rio Claro

No trafego proprio	menos	9.009.170	kilos	produzindo	menos	42:948$800
» » extranho despachado . .	mais	16.278.758	»	»	»	109:844$430
» » » recebido . . .	menos	12.130.236	»			
» » em transito	mais	2.325.072	»	»	»	30:002$810
Total . .	menos	2.535.576	»	»	»	182:796$040

Via Fluvial

No trafego proprio	menos	674.566	kilos	produzindo	menos	3:979$200
» » extranho despachado . .	»	2.858.909	»	»	»	48:306$800
» » » recebido . . .	»	1.971.322	»			
Total . .	»	5.504.797	»	»	»	52:286$000

Durante os dous ultimos annos de 1902 e 1903 foram baldeados em Campinas entre a Paulista e a Mogyana:

	1902	1903
Toneladas de café.	196.959	195.242
„ „ outras mercadorias procedentes da Mogyana	23.881	31.640
Toneladas de outras mercadorias para Mogyana	96.900	80.636
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	2.040	2.269
Animaes das tabellas 10 e 11	1.361	1.192
Carros e carroças.	23	39
Passageiros de 1.ª classe	22.708½	20.292
„ „ 2.ª „	35.805½	35.035

Em Rio Claro entre as bitolas de 1,m60 e 1,m00 da Paulista o movimento de baldeação foi o seguinte:

	1902	1903
Toneladas de café	157.180	112.791
„ „ outras mercadorias procedentes da bitola de 1,m00	12.940	34.376
Toneladas de outras mercadorias para a bitola de 1,m00	64.003	49.423
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	1.184	999
Animaes das tabellas 10 e 11	1.143	1.624
Carros e carroças.	46	21
Passageiros de 1.ª classe	20.365½	17.647
„ „ 2.ª „	36.724	39.655

Em Jundiahy Paulista fez-se o seguinte serviço de baldeação entre a Paulista e a União Sorocabana e Ituana:

	1902	1903
Toneladas de café.	3	12
„ „ outras mercadorias procedentes da Sorocabana e Ituana.	689	1.942
Toneladas de outras mercadorias para a Sorocabana e Ituana	41	375
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	34	92
Animaes das tabellas 10 e 11	25	222
Carros e carroças.	1	1
Passageiros de 1.ª classe	151	12
„ „ 2.ª „	106½	80½

O trafego mutuo entre a Paulista e a Companhia União Sorocabana e Ituana esteve suspenso desde 8 de Março de 1902 até 19 de Abril de 1903.

Na estação de Louveira foram baldeados entre a Paulista e a Itatibense:

	1902	1903
Toneladas de café	5.463	3.411
„ „ outras mercadorias procedentes da Itatibense	777	1.252
Toneladas de outras mercadorias para a Itatibense	3.172	2.892
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	373	564
Animaes das tabellas 10 e 11	339	371
Carros e carroças.	3	2
Passageiros de 1.ª classe	3.963	3.507½
„ „ 2.ª „	3.450	2.963

Em Campinas fez-se a seguinte baldeação entre a Paulista e o Ramal Ferreo Campineiro, sendo este o unico serviço de baldeação que não é feito por pessoal da Companhia Paulista:

	1902	1903
Toneladas de café	6.882	6.006
„ „ outras mercadorias procedentes do Ramal Ferreo	173	854
Toneladas de outras mercadorias para o Ramal Ferreo	1.759	1.322
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	76	79
Animaes das tabellas 10 e 11	78	51
Carros e carroças.	7	1
Passageiros de 1.ª classe	4	—
„ „ 2.ª „	30	6

Na estação de Ribeirão Bonito, houve o seguinte transbordo entre a Paulista e a E. de F. do Dourado:

	1902	1903
Toneladas de café	5.714	5.108
„ „ outras mercadorias procedentes de Dourados	156	288
Toneladas de outras mercadorias para Dourados	2.745	2.177
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	79	76
Animaes das tabellas 10 e 11	139	174
Carros e carroças.	—	1
Passageiros de 1.ª classe	2.034	1.973½
„ „ 2.ª „	4.809½	4.824½

Na estação de Porto Ferreira, houve entre a bitola larga e a linha de S. Rita de 0,^{m}60, ambas da Companhia Paulista, a seguinte baldeação:

	1902	1903
Toneladas de café.	5.819	7.402
„ „ outras mercadorias procedentes da linha de S. Rita	181	231
Toneladas de outras mercadorias para a linha de Santa Rita.	3.805	2.901
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	139	139
Animaes das tabellas 10 e 11	118	176
Carros e carroças.	—	—
Passageiros de 1.ª classe	3.609½	2.376
„ „ 2.ª „	6.360	5.195

Em Descalvado fez-se o seguinte baldeio de cargas entre a bitola larga e o Ramal Descalvadense de 0,^{m}60, ambos pertencentes á Companhia Paulista:

	1902	1903
Toneladas de café	4.586	4.208
„ „ outras mercadorias procedentes da Descalvadense.	39	37
Toneladas de outras mercadorias para a Descalvadense	835	974
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	26	23
Animaes das tabellas 10 e 11	30	30
Carros e carroças.	—	1
Passageiros de 1.ª classe	12½	13
„ „ 2.ª „	3	41½

Em Araraquara não se fez baldeação de cargas entre a Paulista e a E. F. Araraquara porque sendo esta de egual bitola, existe trafego reciproco de vagões entre as duas Companhias.

O movimento de baldeação em Porto Ferreira entre a linha ferrea e a via fluvial do Mogy-Guassú é representado pelas quantidades do trafego extranho despachado e recebido na via fluvial e que já foi registrado.

O seguinte quadro dá o total do movimento de baldeação havido nos dous ultimos annos nas estações de Jundiahy Paulista, Louveira, Campinas, Porto Ferreira, Descalvado, Rio Claro e Ribeirão Bonito, onde entroncam linhas de bitolas differentes:

	1902	1903
Toneladas de café	(1) 385.930	(2) 334.249
„ „ outras mercadorias	217.569	211.962
„ „ bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	3.957	4.241
Numero de animaes das tabellas 10 e 11 .	3.233	3.840
„ „ carros e carroças	82	66
„ „ passageiros de 1.ª classe . .	52.848	45.821
„ „ „ „ 2.ª „ . .	87.288 1/2	87.800 1/2

Foram considerados passageiros em baldeação sómente os portadores de bilhetes em trafego mutuo de uma linha para outra.

---

(1) Corresponde a 6.432.167 saccas de 60 kilos ou 88 % do total transportado em 1902.
(2) » » 5.570.816 » » 60 » » 87 % » » » » 1903

3.º — Despeza

A despeza da Companhia foi:

em 1903	9.571:201$900
em 1902	11.303:315$242
Differença para menos em 1903.	1.732:113$342

Comparação da despeza da Companhia nos dous ultimos annos.

	Em 1903	Em 1902	Differenças em 1903	
			para mais	para memos
Bitolas de 1,m60 e de 0,m60. .	5.174:561$242	6.607:240$399	—	1.432:679$157
Secção Rio Claro	4.153:408$958	4.289:465$577	—	136:056$619
Via Fluvial . .	36:077$891	222:912$593	—	186:834$702
Todas as linhas.	9.364:048$091	11.119:618$569	—	1.755:570$478
Escriptorio Central	207:153$809	183:696$673	23:457$136	. . . .
Total geral . .	9.571:201$900	11.303:315$242	. . . .	1.732:113$342

A despeza geral da Companhia, a começar de 1872, data da inauguração do trafego, consta do seguinte quadro:

Annos	Despeza	Differenças por cento	
		Para mais	Para menos
1872	186:262$224		
1873	259:823$154	44,8	
1874	283:510$724	5,0	
1875	365:360$766	28,7	
1876	484:649$218	32,6	
1877	567:156$781	17,0	
1878	687:074$060	21,1	
1879	747:796$839	8,8	
1880	771:861$267	3,2	
1881	877:816$909	13,7	
1882	918:392$621	4,6	
1883	1.119:230$851	21,8	
1884	1.267:930$192	13,2	
1885	1.155:201$514	—	8,8
1886	1.266:121$925	9,6	
1887	1.256:820$448	—	0,7
1888	1.361:457$781	8,3	
1889	1.746:114$388	28,2	
1890	1.597:997$615	—	8,5
1891	2.510:912$371	57,1	
1892	4.920:252$529	95,9	
1893	6.180:472$486	25,6	
1894	5.601:166$385	—	9,3
1895	6.822:049$974	21,7	
1896	9.193:917$367	34,7	
1897	9.894:766$943	7,5	
1898	10.070:984$850	1,7	
1899	9.310:469$827	—	12,0
1900	9.132:355$850	—	1,9
1901	9.897:085$933	8,3	
1902	11.303:315$242	14,2	
1903	9.571:201$900	—	15,3

Até 1897 estão incluidas nas despezas as verbas de juros e descontos e de imposto de dividendo.

Tendo sido em 1903 a receita geral de . 20.101:754$102
e a despeza de . . . . 9.571:201$900

a renda liquida foi de . . . . . 10.530:552$202

Relação da despeza geral para a receita geral 47,6 %

O seguinte quadro mostra a renda liquida da Companhia, desde 1872, data da abertura do trafego no primeiro trecho de linha.

Annos	Renda liquida	Differenças por cento	
		Para mais	Para menos
1872	124:886$716		
1873	390:639$915	204,8	
1874	474:658$483	24,7	
1875	524:054$016	10,4	
1876	641:540$542	22,4	
1877	974:679$864	51,9	
1878	1.508:451$790	54,6	
1879	1.550:138$951	2,7	
1880	1.313:378$103	—	15,3
1881	1.636:650$011	24,6	
1882	1.961:981$374	19,8	
1883	1.620:717$349	—	17,4
1884	1.318:371$558	—	18,6
1885	1.657:151$436	25,6	
1886	1.711:288$585	3,2	
1887	1.665:402$245	—	2,6
1888	2.215:663$695	33,0	
1889	2.741:282$081	23,7	
1890	3.484:385$534	27,2	
1891	3.988:245$538	14,5	
1892	4.307:382$615	8,0	
1893	4.050:491$578	—	5,9
1894	8.329:442$159	105,6	
1895	10.561:761$667	26,7	
1896	10.449:210$110	—	0,5
1897	12.329:066$910	17,4	
1898	10.471:000$980	—	15,0
1899	11.914:107$323	13,7	
1900	12.939:589$419	8,7	
1901	17.396:831$199	34,4	
1902	13.669:483$875	—	21,4
1903	10.530:552$202	—	22,9

O quadro synotico, a que já nos referimos, dá a conhecer a formação e distribuição da renda liquida nos diversos annos, desde 1872.

O movimento financeiro do trafego, nas linhas ferreas e na fluvial, da Companhia, em 1903, foi

Receita	20.058:932$130
Despeza	9.364:048$091
Saldo	10.694:884$039

Relação da despeza para a receita 46,7

Discriminando o movimento total financeiro, acima indicado, pelas diversas linhas da Companhia, temos:

Linhas	Receita		Despeza		Saldo ou deficit		Relação % da despeza para a receita	
	1903	1902	1903	1902	1903	1902	1903	1902
Bitolas de 1,m60 e de 0,m60	12.172:625$600	15.155:286$540	5.174:561$242	6.607:240$399	+ 6.998:064$358	+ 8.548:046$141	42,5	43,6
Secção Rio Claro	7.877:761$270	9.525:956$410	4.153:408$958	4.289:465$577	+ 3.724:352$312	+ 5.236:490$833	52,7	45,0
Via Fluvial	8:545$260	209:625$080	36:077$891	222:912$593	— 27:532$631	— 13:287$513	422,2	106,3
Todas as Linhas	20.058:932$130	24.890:868$030	9.364:048$091	11.119:618$569	+10.694:884$039	+13.771:249$461	46,7	44,6

Dos saldos acima indicados, da Secção Rio Claro, cabe ao trecho de concessão federal a importancia de 3.016:536$156 em 1903, e a de 4.487:172$137 em 1902.

Os quadros immediatos mostram como divergem, principalmente na receita, os resultados financeiros do trafego nos dous periodos semestraes do anno, o que contribue para prejudicar a relação da despeza para a receita ou o coefficiente do trafego correspondente ao periodo annual.

Linhas	Receita		Despeza		Saldo ou deficit		Relação % da despeza para a receita	
	1903	1902	1903	1902	1903	1902	1903	1902
Primeiros semestres de 1903 e 1902								
Bitolas de 1,m60 e de 0,m60. .	4.997:143$740	6.018:165$200	2.421:829$930	3.280:142$873	+2.575:313$810	+2.738:022$327	48	54
Secção Rio Claro	3.005:370$000	3.815:757$670	1.985:909$303	2.046:884$883	+1.019:460$697	+1.768:872$787	66	59
Via Fluvial . .	8:545$260	95:888$740	36:077$891	111:576$632	— 27:532$631	— 15:687$892	422	116
Todas as linhas .	8.011:059$000	9.929:811$610	4.443:817$124	5.438:604$388	+3.567:241$876	+4.491:207$222	55	55
Segundos semestres de 1903 e 1902								
Bitolas de 1,m60 e de 0,m60. .	7.175:481$860	9.137:121$340	2.752:731$312	3.327:097$526	+4.422:750$548	+5.810:023$814	38	36
Secção Rio Claro	4.872:391$270	5.710:198$740	2.167:499$655	2.242:580$694	+2.704:891$615	+3.467:618$046	44	39
Via Fluvial . .	—	113:736$340	—	111.335$961	—	+ 2:400$379	—	97
Todas as linhas .	12.047:873$130	14.961:056$420	4.920:230$967	5.681:014$181	+7.127:642$163	+9.280:042$239	41	38

A despeza total das vias ferreas e fluviaes da Companhia Paulista, nos dous ultimos annos, é assim discriminada:

Verbas de despeza	Em 1903	Em 1902	DIFFERENÇAS	
			para mais	para menos
Bitolas de 1,m60 e 0,m60				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado.	219:802$925	229:114$842	. . . .	9:311$917
Trafego	1.106:589$808	1.197:674$662	. . . .	91:084$854
Telegrapho e luz electrica	241:500$131	273:356$552	. . . .	31:856$421
Locomoção	2.160:902$584	2.157:343$136	3:559$448	
Via permanente	1.007:694$864	2.290:974$527	. . . .	1.283:279$663
Despezas de baldeação com o Ramal Fereo Campineiro	7:508$720	7:973$440	. . . .	464$720
Despezas de baldeação de inflammaveis com a Mogyana	4:198$220	4:239$440	. . . .	41$220
Contadoria central	38:481$680	45:608$400	. . . .	7:126$720
Annuncios, sellos e telegrammas	729$560	1:031$900	. . . .	302$340
Aluguel de carros a S. Paulo Railway Company	60:580$100	60:279$550	300$550	
» » wagons a S. Paulo Railway Company	247:385$320	277:614$820	. . . .	30:229$500
» » encerados a S. Paulo Railway Company	31:709$500	34:005$500	. . . .	2:296$000
Indemnisação por extravio ou avaria de mercadorias	1:910$300	989$840	920$460	
Impostos	4:817$640	4:742$510	75$130	
Taxa de exgottos e de consumo d'agua em diversas estações	17:252$850	12:469$300	4:783$550	
Despezas judiciaes	960$110	100$000	860$110	
Despezas diversas	22:536$930	9:721$980	12:814$950	
Total	5.174:561$242	6.607:240$399		

Differença para menos em 1903 . . . . 1.432:679$157

Comprehende em 1902 a despeza extraordinaria de 1.277:203$746 réis com a substituição de trilhos, demolição de velhos e construcção de novos edificios em Campinas e modificação de desvios em Campinas e Rio Claro e em 1903 unicamente a de 79:982$223 com a conclusão dos serviços de desvios em Campinas e Rio Claro.

Verbas de despeza	Em 1903	Em 1902	DIFFERENÇAS	
			para mais	para menos
Secção Rio Claro				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado.	186:107$546	171:837$061	14:270$485	
Trafego	907:465$132	866:434$208	41:030$924	
Telegrapho	155:251$919	149:399$488	5:852$431	
Locomoção	1.491:161$556	1.513:569$575	. . . .	22:408$019
Via Permanente	1.357:251$555	1.537:096$125	. . . .	179:844$570
Contadoria Central	23:363$940	27:677$480	. . . .	4:313$540
Annuncios, sellos e telegrammas	115$700	19$500	96$200	
Indemnisação por extravio ou avaria de mercadorias	208$600	189$400	19$200	
» » animaes mortos nas linhas	620$000	930$000	. . . .	310$000
Impostos	1:328$700	390$600	938$100	
Despezas judiciaes	1:113$290	2:697$000	. . . .	1:583$710
Aluguel de wagons a Estrada de Ferro de Araraquara	16:859$440	10:319$440	6·540$000	
Taxas de exgotos e de consumo d'agua em diversas estações	4:895$980	3:607$700	1:288$280	
Despezas diversas	7:665$600	5:298$000	2:367$600	
Total	4.153:408$958	4.289:465$577		
Differença para menos em 1903				136:056$619

Comprehende em 1902 a despeza extraordinaria de 367:740$410 réis com a substituição de trilhos e a modificação de desvios em Rio Claro e S. Carlos.

Verbas de despeza	Em 1903	Em 1902	DIFFERENÇAS	
			para mais	para menos
Via Fluvial				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	1:553$702	7:810$394	. . . .	6:256$692
Trafego	10:015$650	73:098$160	. . . .	63:082$510
Telegrapho	569$754	4:737$085	. . . .	4:167$331
Locomoção	23:192$075	126:986$770	. . . .	103:794$695
Conservação	514$750	9:043$764	. . . .	8:529$014
Contadoria Central	231$960	1:236$420	. . . .	1:004$460
Total	36:077$891	222:912$593		
Differença para menos em 1903				186:834$702

O serviço na via fluvial foi extincto em 30 de Abril de 1903.

As despezas de custeio em 1903 são assim distribuidas em pessoal, material e contas pelos diversos departamentos do serviço.

	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Bitolas de 1,^{m}60 e de 0,^{m}60				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado . . .	213:039$934	6:602$991	160$000	219:802$925
Trafego	1.016:561$821	87:713$767	2:314$220	1.106:589$808
Telegrapho e luz electrica	195:473$500	43:392$531	2:634$100	241:500$131
Locomoção	1.079:068$835	1.069:786$649	12:047$100	2.160:902$584
Via permanente.	618:539$600	381:745$264	7:410$000	1.007:694$864
Diversas despezas accessorias	—	—	438:070$930	438:070$930
Total	3.122:683$690	1.589:241$202	462:636$350	5.174:561$242
Secção Rio Claro				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado . . .	179:640$914	6:466$632	—	186:107$546
Trafego	831:742$902	72:381$120	3:341$110	907:465$132
Telegrapho	136:567$020	18:684$899	—	155:251$919
Locomoção	801:437$258	686:069$828	3:654$470	1.491:161$556
Via permanente.	874:016$590	453:253$315	29:981$650	1.357:251$555
Diversas despezas accessorias	—	—	56:171$250	56:171$250
Total	2.823:404$684	1.236:855$794	93:148$480	4.153:408$958

	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Via Fluvial				
Inspectoria Geral, Contabilidade e Almoxarifado	1:500$362	53$440	—	1:553$702
Trafego	9:117$397	898$253	—	10:015$650
Telegrapho	63$000	506$754	—	569$754
Locomoção	17:820$123	5:371$952	—	23:192$075
Via permanente	434$900	79$850	—	514$750
Diversas despezas accessorias	—	—	231$960	231$960
Total	28:935$782	6:910$149	231$960	36:077$891
Todas as linhas				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	394:181$210	13:122$963	160$000	407:464$173
Trafego	1.857:422$120	160:993$140	5:655$330	2.024:070$590
Telegrapho e luz electrica	332:103$520	62:584$184	2:634$100	397:321$804
Locomoção	1.898:326$216	1.761:228$429	15:701$570	3.675:256$215
Via Permanente	1.492:991$090	835:078$429	37:391$650	2.365:461$169
Aluguel de carros, wagons e encerados	—	—	356:534$360	356:534$360
Contadoria Central	—	—	62:077$580	62:077$580
Indemnisação por extravio ou avarias de mercadorias	—	—	2:118$900	2:118$900
» » animaes mortos na linha	—	—	620$000	620$000
Impostos	—	—	6:146$340	6:146$340
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	845$260	845$260
Despezas judiciaes	—	—	2:073$400	2:073$400
Taxas de exgotos e de consumo d'agua em diversas estações	—	—	22:148$830	22:148$830
Diversas outras despezas	—	—	41:909$470	41:909$470
Total	5.975:024$156	2.833:007$145	556:016$790	9.364:048$091

No anno de 1902 a despeza geral de todas as linhas é assim discriminada:

	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Todas as linhas				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almóxarifado	393:360$810	12:255$487	146$000	408:762$297
Trafego	1.915:663$830	216:288$900	5:254$300	2.137:207$030
Telegrapho e luz electrica	334:293$750	90:257$275	2:942$100	427:493$125
Locomoção	1.961:841$054	1.814:845$707	21:212$720	3.797:899$481
Conservação	1.511:775$133	2.204:426$113	120:913$170	3.837:114$416
Aluguel de carros, wagons e encerados	—	—	382:219$310	382:219$310
Contadoria Central	—	—	74:522$300	74:522$300
Indemnisação por extravio ou avaria de mercadorias	—	—	1:179$240	1:179$240
» » animaes mortos na linha	—	—	930$000	930$000
Impostos	—	—	5:133$110	5:133$110
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	1:051$400	1:051$400
Despezas judiciaes	—	—	2:797$000	2:797$000
Tratamento e funeral de empregados	—	—	6:810$680	6:810$680
Consumo d'agua em diversas estações	—	—	16:077$000	16:077$000
Diversas outras despezas	—	—	20:422$180	20:422$180
Total	6.116:934$577	4.341:073$482	661:610$510	11.119:618$569

Feita a comparação das despezas de custeio, em todas as linhas, no anno de 1903, com as do anno do anterior, obtem-se as seguintes differenças:

	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado. .	+ 820$400	— 2:132$524	+ 14$000	— 1:298$124
Trafego	— 58:241$710	— 55:295$760	+ 401$030	— 113:136$440
Telegrapho e luz electrica	— 2:190$230	— 27:673$091	— 308$000	— 30:171$321
Locomoção	— 63:514$838	— 53:617$278	— 5:511$150	— 122:643$266
Via permanente	— 18:784$043	— 1.369:347$684	— 83:521$520	— 1.471:653$247
Aluguel de carros, wagons e encerados. . . .	—	—	— 25:684$950	— 25:684$950
Contadoria Central	—	—	— 12:444$720	— 12:444$710
Indemnisação por extravio ou avaria de mercadorias	—	—	+ 939$660	+ 939$660
» » animaes mortos na linha . .	—	—	— 310$000	— 310$000
Impostos	—	—	+ 1:013$230	+ 1:013$230
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	— 206$140	— 206$140
Despezas judiciaes	—	—	— 723$600	— 723$600
Exgotos e consumo d'agua.	—	—	+ 6:071$830	+ 6:071$830
Diversas outras despezas	—	—	+ 14:676$610	+ 14:676$610
	— 141:910$421	— 1.508:066$337	— 105:593$720	— 1.755:570$478

As despezas de pessoal e material, no ultimo quinquennio, constam do seguinte quadro.

Annos	Bitolas de 1,m60 e 0,m60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as Linhas	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
1899	3.005:394$596	2.400:734$853	1.962:548$723	999:183$091	225:977$079	89:199$591	5.193:920$398	3.489:117$535
1900	3.051:972$615	1.973:507$461	2.060:383$634	965:365$198	237:749$502	78:252$467	5.350:105$751	3.017:125$126
1901	3.094:161$941	1.757:951$846	2.267:805$570	1.667:053$218	203:456$181	69:946$493	5.565:423$692	3.494:951$557
1902	3.334:734$388	2.682:155$551	2.618:277$072	1.601:477$875	163:923$117	57:440$056	6.116:934$577	4.341:073$482
1903	3.122:683$690	1.589:241$202	2.823:404$684	1.236:855$794	28:935$782	6:910$149	5.975:024$156	2.833:007$145

D'esses quadros vê-se que em 1903, a despeza total do custeio diminuiu da importancia de 1.755:570$478. Deduzindo porem as quotas correspondentes aos serviços extraordinarios feitos nos dous annos, verifica-se que a reducção effectiva de despeza no custeio, durante o anno de 1903, manifestou-se nas linhas de 1,m60 e de 0,m60, no valor de 235:457$634 e na via fluvial no de 186:834$702, apresentando a secção Rio Claro o augmento de 231:683$791 na sua despeza do custeio ordinario.

Esse augmento, que provem do accrescimo de 115 kilometros na extensão media das linhas em trafego e do maior numero de estações em serviço, em 1903, será detalhadamente examinado apreciado e explicado nos diversos capitulos do presente relatorio, em que são especialmente considerados os serviços de cada departamento do custeio.

Os seguintes quadros mostram a receita e despeza, o saldo ou deficit do custeio e o coeficiente do trafego ou a relação por cento da despeza para a receita nas diversas linhas da Companhia Paulista desde 1872, em que foi entregue ao trafego o seu primeiro trecho de linha.

Annos	Receita	Despeza	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
		Bitolas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60			
1872	311:101$740	182:152$194	128:949$540	—	59
1873	648:360$351	248:903$619	399:450$732	—	38
1874	748:441$087	274:841$219	473:599$868	—	36
1875	885:431$432	357:490$141	527:941$291	—	40
1876	1.120:363$974	474:299$977	646:063$997	—	42
1877	1.465:561$433	543:806$325	921:755$108	—	37
1878	1.915:581$380	667:300$460	1.248:280$920	—	35
1879	2.018:700$150	715:719$411	1.302:980$739	—	35
1880	1.827:706$860	697:327$639	1.130:379$221	—	38
1881	2.190:852$950	839:408$371	1.351:444$579	—	38
1882	2.523:613$355	892:453$480	1.631:159$875	—	35
1883	2.557:794$150	1.061:730$660	1.496:063$490	—	42
1884	2.585:623$870	1.058:942$610	1.526:681$260	—	41
1885	2.804:399$110	1.105:021$370	1.699:377$740	—	39
1886	2.971:615$360	1.211:639$070	1.759:975$190	—	41
1887	2.912:461$460	1.205:377$230	1.707:084$230	—	41
1888	3.546:332$750	1.291:035$930	2.255:296$820	—	36
1889 [1])	4.233:308$210	1.552:791$531	2.710:516$679	—	36
1890	4.901:834$943	1.312:593$400	3.859:241$540	—	27
1891 [2])	6.227:245$700	2.153:950$545	4.073:295$155	—	35
1892 [3])	6.987:211$590	3.462:766$235	3.524:445$355	—	49
1893 [4])	7.181:475$770	3.877:399$269	3.304:076$501	—	54
1894	9.508:352$815	3.564:072$602	5.944:280$213	—	37
1895 [5])	11.632:689$350	4.141:977$084	7.490:712$266	—	36
1896 [6])	13.132:281$453	5.554:535$891	7.577:745$562	—	42
1897 [7])	14.465:422$010	5.911:364$501	8.554:057$509	—	40
1898	13.407:406$310	6.380:774$986	7.026:631$324	—	47
1899 [8])	13.858:179$413	5.787:191$920	8.070:987$493	—	42
1900 [9])	14.484:307$790	5.488:979$395	8.995:328$395	—	38
1901	17.130:305$400	5.404:587$089	11.725:718$311	—	31
1902 [10])	15.155:286$540	6.607:240$399	8.548:046$141	—	44
1903 [11])	12.172:625$600	5.174:561$242	6.998:064$358	—	43

[1]) Comprehende a despeza extraordinaria de 25:080$862 réis.

[2]) Em 1.º de Março foi adquirida a linha de Sta. Rita e em 1.º de Abril a Descalvadense e comprehende a despeza extraordinaria de 184:665$965 réis.

[3]) Comprehende a despeza extraordinaria de 105:792$515 réis.
[4]) „ „ „ „ „ 28:975$500 „
[5]) „ „ „ „ „ 205:139$210 „
[6]) „ „ „ „ „ 748:618$040 „
[7]) „ „ „ „ „ 262:423$726 „
[8]) „ „ „ „ „ 176:129$852 „
[9]) „ „ „ „ „ 51:108$700 „
[10]) „ „ „ „ „ 1.277:203$746 „
[11]) „ „ „ „ „ 79:982$223 „

Annos	Receita	Despeza	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
		Secção Rio Claro			
1892 [1]	1.954:978$769	938:675$788	1.016:302$981	—	48
1893	2.791:158$190	1.576:562$829	1.214:595$361	—	56
1894	4.211:405$625	1.574:363$349	2.637:042$276	—	37
1895	5.358:959$580	2.170:176$887	3.188:782$703	—	40
1896 [2]	6.143:846$646	2.957:947$870	3.185:898$776	—	48
1897 [3]	7.295:013$070	3.300:148$538	3.994:864$532	—	45
1898 [4]	6.627:557$900	3.233:000$004	3.394:557$896	—	49
1899	6.938:672$410	3.047:374$851	3.891:297$559	—	44
1900	7.150:840$160	3.123:028$428	4.027:811$732	—	44
1901 [5]	9.784:048$840	4.023:011$590	5.761:037$250	—	41
1902 [6]	9.525:956$410	4.289:465$577	5.236:490$833	—	45
1903	7.877:761$270	4.153:408$958	3.724:352$312	—	53

[1]) Só comprehende o periodo de Abril a Dezembro.
[2]) Comprehende a despeza extraordinaria de 68:202$930 réis.
[3]) ,, ,, ,, ,, ,, 42:832$770 ,,
[4]) ,, ,, ,, ,, ,, 59:909$300 ,,
[5]) ,, ,, ,, ,, ,, 453:940$157 ,,
[6]) ,, ,, ,, ,, ,, 367:740$410 ,,

Annos	Receita	Despeza	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
		Via Fluvial			
1890	132:886$666	180:723$228	—	47:836$562	136
1891	199:107$760	224:127$574	—	25:019$814	113
1892	205.697$400	304:381$408	—	98:684$008	148
1893	172:424$240	334:138$585	—	161:714$345	174
1894	190:336$580	271:053$945	—	80:717$365	142
1895	228:898$000	247:880$003	—	18:983$003	108
1896	338:897$560	272:961$392	65:936$168	—	80
1897 [1]	314:703$590	277:043$035	37:660$555	—	88
1898	338:806$800	310:294$590	28:512$260	—	42
1899	368:518$580	318:025$570	50:493$010	—	86
1900	379:770$940	322:491$879	57:279$061	—	85
1901	331:288$700	274:860$424	56:428$276	—	83
1902 [2]	209:625$080	222:912$593	—	13:287$513	106
1903 [3]	8:545$260	36:077$891	—	27:532$631	422

[1]) Comprehende a despeza extraordinaria de 5:082$140 réis.
[2]) ,, ,, ,, ,, ,, 8:593$299 ,,
[3]) O serviço na via fluvial foi suprimido a 30 de Abril.

Esses mesmos resultados financeiros relativos a todas as linhas reunidas, constam do quadro synoptico registrado no capitulo da receita.

O seguinte quadro mostra a discriminação da despeza do custeio, em 1903 e 1902, por differentes unidades.

Unidades	Bitolas de 1,m60 e 0,m60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as linhas	
	1903	1902	1903	1902	1903	1902	1903	1902
Trem kilometro	5$483	6$754	3$219	3$641	—	—	4$173	5$048
Vapor »	—	—	—	—	11$615	7$052	11$615	7$052
Vehiculo » de 4 rodas	$252	$294	$187	$206	—	—	$218	$252
Lancha »	—	—	—	—	4$831	2$062	4$831	2$062
Tonelada » de peso util	$086	$095	$116	$109	$337	$168	$097	$101

Só foram considerados os serviços retribuidos.

A despeza do Escriptorio Central em São Paulo, foi partilhada em partes eguaes pelas bitolas de 1,m60 e 1,m00.

Deixamos de incluir a despeza media por passageiro e por tonelada kilometro de mercadorias, porquanto não dispómos de dados para precisal-a de modo acceitavel.

A determinação do peso util a que se referem os coefficientes supra indicados, consta dos quadros de utilisação dos trens e vehiculos no transporte retribuido de viajantes e mercadorias.

IV — Reclamações

Bitola de 1,m60

Durante o anno de 1903, só despendeu a Companhia Paulista, em todo o trafego de bagagens, encommendas, animaes e mercadorias, a importancia de 1:910$300 com o pagamento de 18 reclamações, sendo 14 por avarias diversas e 4 por extravio ou troca de mercadorias. E' digno de nota que nenhuma d'essas reclamações se refira ao transporte do café, em que nenhuma falta houve, apezar de terem sido transportadas mais de sete milhões de saccas,

Feita a comparação com o anno anterior nota-se, que em 1903 as reclamações diminuiram de 5 no numero, augmentando de 920$460 no valor.

Das 18 reclamações liquidadas em 1903 foram pagas exclusivamente pela Companhia Paulista 16 reclamações na importancia de 1:870$520 e d'essas 16 reclamações apenas 3 no valor de 59$900 provem de extravio de mercadorias, sendo as 13 restantes decorrentes de avarias diversas.

Do pagamento das outras 2 reclamações, liquidadas em 1903, compartilhou a S. Paulo Railway por pertencerem ao trafego commum as duas linhas e não ter sido possivel determinar a responsavel. Foi de 89$600 a importancia total paga por essas duas reclamações, uma por avaria e outra por extravio, e de 39$780 a quota que d'esse pagamento coube á Companhia Paulista.

Em 1902 tinham sido pagas pòr conta do trafego commum com a S. Paulo Railway, 13 reclamações no valor total de 582$260, registrando-se portanto em 1903 grande diminuição no numero e no valor das reclamações pagas.

São dignos de nota os algarismos registrados que continuam a patentear a solicitude e dedicação dos dignos chefes do trafego das duas Companhias e do pessoal que lhes é subordinado.

Secção Rio Claro

Por conta d'essa secção foram, durante o anno de 1903, pagas sómente 6 reclamações na importancia de 208$600, sendo cinco provenientes de avarias diversas e uma pelo extravio de um volume. Em 1902 tinham sido pagas 5

reclamações no valor de 189$400, verificando-se portanto, em 1903, o augmento de 1 reclamação e de 19$200 na importancia paga.

Esses resultados denotam o zelo com que é tambem feito o serviço do trafego na secção Rio Claro.

Além d'essas 5 reclamações, teve a Companhia de pagar mais a quantia de 620$000, como indemnisação por 8 animaes mortos pelas locomotivas em circulação nos trechos de linha ainda não cercados. Em 1902 essa despeza fóra de 930$000 relativa a 12 animaes, tendo havido, portanto, diminuição em 1903.

5.º — Despesa

As despesas totaes, em 1903, da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado se distribuem do seguinte modo pelas tres repartições.

Repartições	Bitolas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as linhas	
	Pessoal	Material e Contas	Pessoal	Material e Contas	Pessoal	Material e Contas	Pessoal	Material e Contas
Inspectoria Geral	23:305$370	462$612	23:305$370	302$611	155$700	1$806	46:766$440	767$029
Contadoria	118:305$074	4:422$283	118:305$074	4:422$284	786$552	34$139	237:3[illegible]6$700	8:878$706
Almoxarifado	71:429$480	1:878$096	38:030$470	1:741$737	558$110	17$395	110:018$070	3:637$228

As despezas communs as diversas linhas foram assim distribuidas:

	Inspectoria Geral e Contadoria		ALMOXARIFADO	
	Até Abril	De Maio a Dezembro	Até Abril	De Maio a Dezembro
Bitolas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60	4,95	5,00	7,80	8,[illegible]
Secção Rio Claro	4,95	5,00	2,00	2,00
Via Fluvial	0,10	—	0.2[illegible]	—
Total	10,00	10,00	10,00	10,[illegible]

As despesas, em 1903, comparadas com as do anno anterior offerecem as seguintes differenças.

Repartições	Bitolas de 1,m60 e 0,m60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as linhas	
	Pessoal	Material e Contas	Pessoal	Material e Contas	Pessoal	Material e Contas	Pessoal	Material e Contas
Inspectoria Geral	— 1:307$830	+ 4$878	+ 2:407$370	+ 49$820	— 773$100	— 9$430	+ 326$440	+ 45$268
Contadoria	— 10:973$432	— 1:720$147	+ 8:540$304	— 804$877	— 4:091$882	— 198$177	— 6:525$010	— 2:723$201
Almoxarifado	+ 4:552$011	+ 132$603	+ 3:623$699	+ 454$169	— 1:156$740	— 27$363	+ 7:018$970	+ 559$409

A diminuição da despeza com o pessoal da Contadoria proveio de não se terem prehenchido todas as vagas abertas com a retirada de 7 empregados para a Contadoria da Companhia Sorocabana, cujo serviço foi reorganisado no principio do anno de 1903 pelo Contador d'esta Companhia.

A maior despeza registrada no Almoxarifado teve por causa a necessidade de augmentar o respectivo pessoal de um primeiro escripturario e de 2 armazenistas.

Tendo recebido diversos pedidos para descrever em detalhe todo o serviço de fiscalisação da renda, a cargo da Contadoria, passo a fazel-o:

Renda de passageiros

Os bilhetes de passagens são impressos na Contadoria á medida que as estações os pedem, ficando cada remessa registrada em um livro especial onde são lançadas a quantidade e a numeração dos bilhetes remettidos á cada estação.

As remessas de bilhetes ás estações são acompanhadas de guias detalhadas e descriptivas, que são devolvidas, com os recibos dos Chefes, á Contadoria onde ficam archivadas.

Os bilhetes recolhidos, pelo pessoal dos trens, são inutilizados, e entregues nas estações de destino, e por ellas enviados diariamente á Contadoria.

Em relação aos bilhetes, emittidos em trafego reciproco e recolhidos nas outras linhas, a Contadoria da estrada, onde são elles recolhidos, remette diariamente á Contadoria da estrada emissora o penultimo numero de cada estação, guardando o ultimo para seu archivo.

As estações enviam, pelo primeiro trem diariamente, á Contadoria, listas indicando todos os bilhetes emittidos na vespera, contendo essas listas, alem dos destinos dos bilhetes, a classe, a numeração do primeiro e do ultimo, a quantidade, o preço por únidade e o total A somma das importancias d'essas listas representa o total arrecadado nas estações pela venda dos bilhetes de passagens.

Na Contadoria existem, em armarios fechados, tantas gavetas, quantas são as estações emissoras de bilhetes e essas gavetas são divididas em egual numero de pequenos compartiméntos ou escaninhos onde se guardam os ultimos bilhetes emittidos em cada estação. Assim é que na gaveta cor-

respondente á cada estação se acham sempre, destribuidos pelos diversos escaninhos, os ultimos bilhetes por ella emittidos para todos os destinos.

Quando por qualquer circumstancia um passageiro com bilhete de 2.ª classe passa, antes de finda a viagem, para a primeira, é cobrado o excesso do custo da passagem desde a estação em que elle mudou de classe até á do destino.

Essa cobrança é feita, quando possivel, n'aquella estação, ou quando não seja possivel, em qualquer outra intermediaria onde o trem tenha demora ou na do destino.

No acto de pagar o excesso do custo da passagem entrega o bilhete e recebe o passageiro um passe extraido de talão, permittindo-lhe viajar em 1.ª classe e que é recolhido finda a viagem. A estação inclue nas relações diarias a que já alludi todas as emissões d'esses passes de excessos de passagens, os quaes são remettidos á Contadoria, pelas estações de destino, com todos os bilhetes recolhidos, procedendo-se em relação a elles exactamente como já foi descripto para os bilhetes communs.

Recebidos na Contadoria, as listas diarias dos bilhetes emittidos e os massos dos bilhetes recolhidos, procede-se ás seguintes verificações:

1.º Se os numeros dos primeiros bilhetes, constantes das diarias, são os immediatos aos que se acham archivados nas respectivas gavetas; feito esse confronto examina-se se a quantidade, preços da unidade e total estão correctos.

2.º Se os bilhetes recolhidos combinam com os emittidos, dados nas relações diarias, reclamando-se do trafego toda e qualquer irregularidade observada na emissão dos bilhetes e indicando a quantidade de bilhetes que se deixou de arrecadar.

Concluido esse exame, faz-se nas gavetas a nova distribuição dos ultimos bilhetes e remette-se ás Contadorias das outras Companhias os penultimos numeros dos bilhetes recolhidos em nossa linha e n'ellas emittidos, e todos os outros são inutilizados.

As importancias totaes das listas diarias dos bilhetes emittidos, depois de conferidas, são confrontadas com a nota dos rendimentos de cada estação, a qual por seu turno é confrontada com o dinheiro remettido pela estação ao Caixa.

Findo o mez cada estação envia á Contadoria dous mappas de bilhetes sendo um para o trafego proprio e outro para o extranho. Em cada mappa consta os numeros do primeiro e do ultimo bilhete emittido para cada destino, a quantidade, classe, preço, incluindo os impostos, por bilhete e importancia total arrecadada. Depois de conferidos esses mappas na Contadoria, se calculam as importancias correspondentes aos impostos estadoal e federal sobre passagens e incluidos na receita total dos mappas. Essas importancias, liquidadas as contas do mez, são entregues aos respectivos Governos, depois de feita a deducção de 4 % por elles paga á Companhia pela cobrança dos impostos de transito.

Os mappas de bilhetes do trafego proprio são depois archivados e os do trafego extranho servem para se organisar o relatorio que tem de ser remettido á Contadoria Central. N'esse relatorio constam os bilhetes emettidos em todas as estações d'esta Companhia, com destino ás linhas extranhas, indicando-se a classe, o numero do primeiro e do ultimo e a quantidade dos bilhetes emittidos, bem como o preço, sem impostos, por bilhete desde o destino até a procedencia e a importancia total.

Com esse mappa remette-se tambem todos os ultimos numeros dos bilhetes, que emittidos pelas demais Companhias em trafego mutuo, foram recolhidos nas linhas da Companhia Paulista.

Identicos documentos são tambem mandados á Contadoria Central pelas outras Companhias e á vista d'elles depois da precisa verificação, organisa a Contadoria Central os seus relatorios dando á cada Companhia a quota em dinheiro que lhe cabe pela emissão de todos os bilhetes em trafego mutuo.

Esses relatorios da Contadoria Central, são verificados pela Contadoria de cada estrada, que para isso fica com copia de todos os documentos enviados áquella Contadoria.

Renda de despachos

DE BAGAGENS, ENCOMMENDAS, ANIMAES, VALORES E TELEGRAMMAS.

Para os despachos de bagagens, encommendas, animaes e valores usam-se de talões numerados de 1 a 500, servindo para quinhentos despachos. Além d'essa numeração. cada talão tem o seu numero especial, sendo a distribuição feita ás estações pela Contadoria que registra as remessas.

Assim é que a cada momento a Contadoria sabe quaes os numeros dos talões em uso por qualquer estação.

Sendo necessario para um despacho quatro documentos, esses talões têm quatro folhas com os mesmos dizeres, variando apenas a palavra indicativa do fim ou mister do documento.

Na occasião de fazer o despacho o empregado, escrevendo a lapis na primeira parte, que é o conhecimento a dar ao publico, extrahe immediatamente por meio do papel carbonico as tres copias de que carece.

A primeira, denominada guia, acompanha o objecto despachado até o seu destino, a segunda é remettida á Contadoria e a terceira fica archivada na estação no proprio talão. Para as distinguir de modo facil e rapido essas diversas folhas do talão tem impressas em maiores caracteres e em lugar visivel as palavras «Conhecimento», «Guia», «Contadoria» e «Estação», sendo ainda todo o conhecimento impresso em tinta encarnada e em tinta preta as outras folhas do talão.

A Contadoria recebe diariamente as copias de todos os despachos feitos na vespera pelas diversas estações, e sobre ellas faz as seguintes verificações:

1.º Si a numeração impressa do primeiro despacho é a immediata ao do ultimo do dia anterior e se entre os remettidos não existe falta de algum.

2.º Si a classificação do objecto despachado está devidamente feita e si os calculos do frete e do imposto estão correctos.

Feitas essas verificações somma-se a respectiva importancia de cada estação para verificar si o total combina com a remessa feita pelas estações ao Caixa.

Concluido esse serviço são separados os despachos do trafego proprio dos do extranho ou em trafego mutuo com as outras estradas. Uns e outros são, diariamente, relacionados separadamente, em impressos chamados abstractos onde se registram a data, o numero, o peso, o frete, o imposto do Governo e o total de cada despacho.

Os abstractos são especiaes e differentes para cada estação e para cada destino e nos do trafego extranho não se registram no mesmo abstracto senão os despachos da mesma tabella. Feito esse registro, ou abstractados todos os despa-

chos, são reunidos os de destino egual e distribuidos os do trafego proprio em compartimentos especiaes, onde permanecem emquanto os respectivos volumes não chegam ao destino e não são retirados pelos donos ou consignatarios. Os do trafego extranho são devidamente guardados.

Como disse, para cada despacho é feita tambem uma *Guia* com os mesmos dizeres do conhecimento a qual acompanha o objecto despachado até o seu destino. A descarga dos volumes no destino é feita e conferida por essas guias, que são tambem remettidas á Contadoria da estrada onde são descarregados os volumes, embora ellas procedam ou hajam sido os volumes despachados nas estações de outra estrada.

Com as guias ou posteriormente, são tambem remettidos os conhecimentos ou os recibos com que são retirados os volumes.

Recebidas as guias são as do trafego proprio cotejadas com os abstractos do despachado e archivadas.

As guias procedentes das Companhias extranhas, depois de verificadas na classificação e em todos os calculos, são distribuidas pelos compartimentos especiaes para cada destino e onde se acham archivadas as copias dos despachos feitos no trafego proprio.

Recebidos os conhecimentos são cotejados com as guias e n'ellas collados, e por elles ou pelas guias, na falta d'elles, se fazem os abstractos do trafego extranho recebido, pelo modo e processo já descripto para o despachado.

Pelas differenças notadas na verificação dos despachos feitos em nossas estações, como na das guias recebidas das outras linhas, são sempre responsaveis as estações de procedencia, que as remettem fazendo figurar como novos despachos. Essas guias denominadas de differença, que não tem volumes a acompanhar, são enviadas com todas as outras partes do talão á Contadoria, que procede em relação a ellas, exactamente como nos despachos communs.

A' vistas dos conhecimentos ou recibos, passados em falta d'elles segundo permitte o regulamento, são retiradas dos compartimentos especiaes as guias ou copias dos despachos correspondentes, de sórte a só existirem n'esses compartimentos os documentos relativos aos volumes existentes nas estações e não entregues.

Si dentro do prazo de 60 dias não são os volumes procurados, a Contadoria avisa ao Chefe do Trafego quaes os volumes que póde recolher ao deposito para serem vendidos, conforme manda o regulamento.

As estações carimbam as guias com a data da chegada e os conhecimentos com a da entrega e pelo confronto das duas datas se verifica a cobrança da armazenagem.

Registrados os ultimos despachos do mez sommam-se os abstractos. Os do trafego proprio servem para a Contadoria liquidar as contas das estações, e os do trafego extranho, depois de registrados os totaes em impressos apropriados, são remettidos á Contadoria Central.

Cada estrada faz, pelo processo indicado, os abstractos dos despachos feitos em suas estações e dos que n'ellas são recebidos das outras Companhias.

A Contadoria Central coteja os abstractos do despachado com os do recebido, e si encontra divergencias pede ás estradas informações e pelas respostas corrige os enganos encontrados ou divergencias achadas. Feito esse confronto, partilha o total dos abstractos pelas Companhias interessadas, porquanto em todos os documentos do trafego extranho, figura sempre o frete total de procedencia ao destino.

Nos relatorios enviados pela Contadoria Central ás diversas Companhias constam os totaes dos abstractos e a proporção em dinheiro que cabe á cada Companhia interessada.

Recebidos esses relatorios são devidamente verificados e reclamadas quaesquer differenças notadas.

Os despachos de valores são feitos da mesma maneira, indicando-se, porem, nos conhecimentos dos relativos á dinheiro em papel, a quantidade, os numeros e os valores das notas. Feita essa indicação nos conhecimentos é transmittida, pelo papel carbonico, ás guias e ás partes do talão destinadas á Contadoria e á estacão.

O serviço de telegrammas é feito do mesmo modo que o de encommendas, tendo porem o talão apenas 3 partes, sendo a primeira escripta a lapis dada ao remettente como recibo, a segunda enviada á Contadoria e a terceira archivada na estação. Diariamente as estações enviam á Contadoria, com as partes do talão, os originaes dos telegrammas despachados e as copias dos recebidos e com esses documen-

tos se verifica a exactidão das taxas cobradas e remettidas ao Caixa, reclamando-se as differenças notadas.

Os telegrammas são tambem abstractados, tanto os despachados como os recebidos, indicando-se nos abstractos a data, o numero, quantidade de palavras e a taxa de cada telegramma. Com esses abstractos se procede de egual modo que com os de encommendas.

Sempre que é possivel se restituem ao publico, os excessos cobrados pelas estações nos despachos de que nos temos occupado, e para os reduzir ao minimo fazemos os empregados responsaveis pagar uma multa de valor egual ao excesso cobrado, e que é entregue á Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista.

Durante todo o anno de 1903 essas multas importaram em 538$300.

Renda de despachos de mercadorias

Todo o despacho de mercadorias é feito, fornecendo o publico a nota de consignação com os seguintes dados por elle escripto:

O nome da estação remettente e o da estação de destino.

O nome do expedidor ou remettente e o do destinatario ou consignatario.

A marca, quantidade e especie dos volumes.

A designação das mercadorias.

A declaração se o despacho é feito com *Frete pago* na procedencia, ou com *Frete a pagar* no destino.

A data e assignatura.

Conferida essa nota, com as mercadorias apresentadas, recebe um numero de ordem, e em troca a Companhia entrega um conhecimento no qual consta, além de todos os dizeres da nota, o seu numero de ordem, o peso das mercadorias e a importancia do frete e imposto.

Os conhecimentos são numerados de 1 a 200 e extrahidos de talões onde ficam copias. Além d'essa numeração cada talão tem o seu numero proprio impresso á margem.

Para distinguir os conhecimentos de despachos com frete a pagar no destino dos de frete pago na procedencia, são aquelles impressos em tinta encarnada e estes em tinta preta. Para deixar referencias aos mistéres da Repartição do Trafego, quando seja necessario, na parte dos conhecimentos que fica archivada nas estações se registra o numero e data da factura, numero e dono do wagon em que foram carregadas as mercadorias bem como o nome dos empregados que as carregaram e facturaram, e a data do carregamento.

Com excepção das mercadorias susceptiveis de se deteriorarem em pouco tempo e das de valor inferior ao respectivo frete, as quaes só podem ser despachadas com frete pago, todas as outras podem ser sempre despachadas com frete pago ou á pagar á vontade do remettente.

Feita a conferencia das notas de consignação, são as mercadorias carregadas nos wagons e facturadas. As facturas acompanham os wagons desde a procedencia até o destino, onde servem para a conferencia da descarga.

N'essas facturas se escrevem em tinta de copia:

Os nomes das estações de procedencia e destino;

Os nomes dos remettentes e consignatarios;

O numero de ordem, a data e a tabella em que é classificada a mercadoria;

O numero e data das notas de consignação e dos conhecimentos, porque podem ser incluidas na mesma factura as mercadorias de diversas notas de consignação desde que, incidindo na mesma tabella, tenham egual destino, embora divirjam os remettentes e consignatarios;

A quantidade de volumes, a designação das mercadorias, a marca, o peso, a razão por tonelada de procedencia a destino e as importancias do frete, do imposto e do total escriptas na columna *a pagar* ou *pago*, conforme se trate de despacho com frete a pagar no destino, ou pago na procedencia. São sommadas as facturas nas columnas do peso, do frete, do imposto e do total.

Alem de todos esses dizeres constam tambem das facturas o numero e dono do wagon em que são carregadas as respectivas mercadorias.

Para copia das facturas usam-se copiadores especiaes de papel de seda amarello, cujas folhas são numeradas e picotadas.

Diariamente as estações remettem á Contadoria as copias de todas as facturas, acompanhadas das respectivas notas de consignação. Recebidas essas copias são confrontadas com as notas e verificadas de identico modo já descripto para os despachos de bagagens e encommendas.

Concluida essa verificação são as notas archivadas e as copias das facturas abstractadas segundo todo o mesmo processo já descripto para os despachos de bagagens e encommendas.

Diverge sómente esse serviço quanto á organisação do respectivo impresso, que para os despachos de mercadorias tem os seguintes dizeres:

1.º A data e o numero da factura;

2.º O peso total da factura;

3.º Os totaes do frete, do imposto do Governo, e do total na columna *A Pagar* ou na columna *Pago*, conforme o despacho é feito.

Feitos os abstractos de todas as copias de facturas, são reunidas as do mesmo destino e guardadas em compartimentos especiaes.

As facturas originaes acompanham sempre, como já disse, os respectivos volumes até o destino. Chegados os wagons ás estações de destino são descarregados, e conferida a descarga das mercadorias pelas respectivas facturas, lançando-se n'ellas as datas da chegada e da descarga. Acabada esta, são as facturas registradas em livro na estação, e remettidas, devidamente relacionadas, no dia immediato á Contadoria onde são separadas as do trafego proprio das do extranho, sendo aquellas feitas em nossas estações e estas nas de outras Companhias.

As facturas originaes do trafego proprio são confrontadas com os abstractos feitos pelas copias anteriormente recebidas, e feito esse confronto retiram-se dos compartimentos todas as copias das facturas, cujos originaes foram recebidos, sendo elles enviados á secção que se occupa do trafego recebido.

Em relação ao trafego extranho despachado em nossas estações, cujas facturas originaes não recebemos, porquanto acompanham as mercadorias e os wagons até as estações de destino nas linhas extranhas, procede-se da seguinte forma:

As estações de contacto de linhas differentes registram em livro especial todas as facturas que passam de uma linha para outra, lançando a data, o numero, a procedencia e o destino de cada factura, assim como a data da entrega, o numero e dono do wagon e a data e o trem da chegada.

O agente ou representante da Companhia, a quem são entregues as facturas, passa recibo d'ellas no proprio livro de registro.

Diariamente a Contadoria recebe das estações do contacto, listas das facturas entregues ás Companhias estranhas e por essas listas vae retirando as copias existentes nos compartimentos e archivando-as.

A existencia, portanto, de copias de factura nos escaninhos ou compartimentos, representa que as mercadorias d'essas facturas ainda não chegaram ás estações de destino, se se trata de trafego proprio, ou ás estações de contacto com as outras Companhias se dizem respeito ao trafego extranho.

Por esse meio se fiscaliza a demora no transporte de mercadorias despachadas em nossas estações, reclamando-se sempre do Trafego quando ella excede de razoavel limite.

As estações de contacto enviam tambem, diariamente, á Contadoria listas das facturas recebidas das Companhias extranhas e destinadas á nossa linha.

Todas as facturas originaes de despachos com destino ás nossas estações, quer sejam elles feitos em nossas estações, quer nas de outras linhas, são, como já disse, acabada a descarga dos wagons, registradas em livro e remettidas no dia immediato á Contadoria, devidamente relacionadas, para que não haja falta.

Recebidas todas essas facturas, são as do trafego proprio, depois do exame já descripto, guardadas em compartimentos especiaes á cargo da secção que trata da fiscalisação do trafego recebido.

As do trafego extranho, depois de lançadas suas chegadas nas listas, ou relações fornecidas pelas estações de contacto, são reunidas ás do trafego proprio nos mesmos compartimentos especiaes para cada destino.

O exame d'essas listas faz tambem conhecer a demora do transporte das mercadorias entre as estações de contacto e as de destino nas nossas linhas e como esse exame é feito diariamente, reclama-se do Trafego quando se notam demoras excessivas.

Diariamente as estações enviam á Contadoria uma relação de todas as mercadorias entregues, acompanhada dos respectivos conhecimentos ou recibos passados em falta d'estes. N'essas relações, chamadas "*Extracto dos Rendimentos de Mercadorias*," lançam o numero, data e procedencia da factura e tambem o numero e o frete total de cada consignação recebida a pagar e despachada pago no dia. Constam tambem d'essas relações as importancias cobradas pela armazenagem e outras rendas diversas.

A' vista d'essas relações vão-se retirando dos compartimentos especiaes as facturas originaes n'elles guardadas, correspondentes ás cargas entregues. Essas facturas depois de confrontadas com as relações e conhecimentos, são as do trafego proprio archivadas, e as do trafego extranho entregues ao empregado encarregado de as conferir e abstractar.

Totas as differenças notadas, tanto na conferencia das facturas organisadas em nossas estações, como nas que, procedendo de outras linhas, são n'ellas recebidas, são reclamadas quando não enviadas das estações de destino, que por ellas são as responsaveis, por isso que lhes cabe a obrigação de conferir as facturas antes da entrega das mercadorias.

As respectivas importancias figuram na renda de despachos *Pago* e organisam-se facturas especiaes, que chamam-se facturas de differenças e nas quaes são declarados os motivos que as originaram. Essas facturas, que não têm mercadorias a acompanhar, são enviadas á Contadoria com as respectivas copias. Nas do trafego extranho são os originaes d'essas facturas enviados á Contadoria a que pertence a outra estação interessada e todas ellas são abstractadas exactamente como as outras de despachos communs.

De todos os excessós notados pela Contadoria, na verificação e conferencia das facturas, cobrados em nossas estações e não reclamados pelos consignatarios no acto do pagamento dos fretes, são elles avisados por cartas enviadas pelo correio. N'essas cartas se diz a importancia do excesso cobrado e pede-se informar em que estação deseja recebel-o.

A restituição dos excessos, é feita por meio de folhas especiaes, registradas na Contadoria em um livro e pagas pelas estações depois de sanccionadas, as do trafego proprio pelo Chefe da Contabilidade, e as do trafego extranho por ambas as Companhias interessadas. Estas são remettidas á Contadoria Central para a partilha e liquidação das respectivas importancias.

Como as facturas trazem a data da descarga da mercadoria nas estações, o seu confronto com a relação das entregas, faz tambem conhecer se foram cobradas as armazenagens devidas, que em caso contrario são reclamadas das estações pela Contadoria.

A existencia de facturas originaes nos compartimentos onde são guardadas, representa portanto que a mercadoria respectiva se acha ainda na estação de destino e não foi entregue ao consignatario nem recebido o frete dos despachos a pagar.

D'esse modo a Contadoria fica habilitada a avisar, como sempre faz, ao Chefe do Trafego da existencia de volumes demorados nas estações e que ficam incursos no artigo do Regulamento que manda vender os que não forem procurados dentro de 60 dias, contados da descarga. Semanalmente a Contadoria inquire das estações sobré a existencia d'essas mercadorias nos armazens,

A chegada das mercadorias é avisada aos consignatarios, a quem a Companhia tambem entrega um *memorandum* descriptivo copiado das facturas. De cada memorandum escripto a lapis, fica copia extrahida em papel carbonico, que é tambem enviada á Contadoria com os conhecimentos e as relações de Extracto de Rendimentos de Mercadorias. Essas copias são assignadas pelos Consignatarios.

Os recibos de armazenagens e de rendas diversas são tambem escriptos a lapis e as copias extrahidas por meio de papel carbonico, são diariamente enviadas á Contadoria, com as assignaturas das pessoas que fizeram os pagamentos.

As importancias do despachado *pago*, dadas nos extractos de rendimentos são verificadas pelas copias das facturas enviadas pelas estações. O total do extracto de rendimento de mercadorias é conferido com a remessa feita ao Caixa.

As facturas originaes do trafego extranho despachado nas estações das outras linhas e recebido nas nossas, são, depois de feitos todos os exames e confrontos indicados, abstractadas pelo processo já descripto Feitos os ultimos lançamentos do mez sommão-se os abstractos. Os do trafego proprio servem para a Contadoria liquidar as contas das estações, e os do trafego extranho, quer o despachado em nossas estações, quer o recebido das outras linhas, são, depois de registrados os respectivos totaes em impressos adequados, remettidos á Contadoria Central, que procede em relação a elles exactamente come já foi descripto, tratando do serviço de bagagens e encommendas.

Sommados os abstractos de bagagens, encommendas e mercadorias se extrahem d'elles as importancias totaes, dos impostos de transito, cobradas em nossas estações e que liquidadas as contas de cada mez, são entregues ao Governo depois de deduzida a quota de 4 % que nos cabe para fazer essa cobrança.

Os relatorios enviados pela Contadoria Central são tambem verificados de conformidade com o que já expuzemos tratando do serviço de bagagens e encommendas.

O trafego entre as Companhias extranhas, que apenas transita em nossas linhas, está sujeito ás mesmas regras e a parte em dinheiro que nos cabe é distribuida pela Contadoria Central e consta dos relatorios que nos fornece mensalmente. N'elles constam os totaes dos pesos, das importancias divisiveis e a parte de cada Companhia interessada, limitando-se a Contadoria a verificar se a quota que nos foi dada corresponde ao frete dentro da nossa linha.

Vamos melhorar esse ramo de serviço, exigindo que as estações de contacto nos remettam copias de todas as guias e facturas dos despachos em transito pelas nossas linhas, para sujeital-as aos mesmos processos de verificação descriptos para os despachos feitos ou recebidos em nossas estações.

Nas relações diarias, chamadas *Extracto do Rendimento de Mercadorias*, a que já alludi, os fretes relativos as facturas dos mezes anteriores vem discriminados e sommados separadamente dos outros. A Contadoria toma á parte esses fretes e os escriptura em separado para cada estação.

Nas proximidades do dia 15 de cada mez, somma as importancias d'esses fretes e a ellas reune a de quaesquer facturas dos mezes anteriores, ainda presas nos respectivos escaninhos ou compartimentos e esse total serve para conferir a verba indicada nos balanços das estações sob o titulo de *Fretes a pagar dos mezes anteriores* ou *Saldo a transportar para o mez seguinte.*

Antigamente essa verba era confrontada com as listas de devedores de fretes a pagar, enviadas pelas estações. Hoje a Contadoria é quem organisa pelo processo descripto essas listas e por ellas verifica os balanços enviados pelas estações e que podem tambem ser organisados por completo na Contadoria.

As segundas vias de conhecimentos e as certidões de despachos são dadas, exclusivamente, pela Contadoria, mediante pedido por escripto dos interessados.

Todo esse serviço affecto á Contadoria, está distribuido pelas seguintes secções:

A da renda de passageiros.

A da renda de despachos de bagagens, encommendas, animaes, valores e telegrammas.

A da renda de mercadorias despachadas.

A da renda de mercadorias recebidas.

Além d'essas quatro secções funcciona na Contadoria mais outra que tem a seu cargo todo o serviço da estatistica, inclusive a dos percursos dos passageiros e mercadorias.

Toda a correspondencia das estações é enviada á Contadoria em uma bolsa de lona, separando a estação os papeis que pertencem á cada secção por meio de um cartão com a denominação da secção a que é destinada.

Essas bolsas na volta levam a correspondencia da Contadoria, fazendo-se assim uma grande economia, porquanto ficou supprimida a despeza com enveloppes que era bastante avultada.

Cada estação faz entrega da bolsa da correspondencia ao guarda-trem, que as vae collocando em uma mala egual ás que são usadas pelo correio. Na chegada dos trens em Jundiahy, são as mesmas entregues aos continuos da Contadoria, que as conduzem immediatamente para o escriptorio.

O dinheiro arrecadado nas estações, é remettido, diariamente, em bolsas de couro fechadas á cadeado e collocadas pelo chefe da estação em uma caixa apropriada para conduzil-as á Jundiahy. Essas caixas vêm nos breaks, sob a guarda do chefe do trem. Na chegada dos trens são as mesmas retiradas do compartimento do chefe de trem, em presença do Caixa, que verifica se ellas trazem, intacto, um cartão, sobre o lugar da fechadura, lacrado e carimbado na estação inicial.

Aberta a caixa e as bolsas, são as importancias contadas e lançadas pelo Caixa em seu livro. Com o dinheiro remette cada estação um talão, designando a importancia enviada por conta do trafego de passageiros e de mercadorias. A esse talão está annexa uma parte, que é devolvida com o recibo do Caixa.

Ao Chefe da Contabilidade enviam tambem, diariamente, as estações, uma nota do rendimento diario, que depois de confrontada em cada uma de suas partes com a renda apurada nas quatro secções de fiscalização, é conferida no total com a remessa feita ao Caixa.

Tenho descripto, satisfazendo os pedidos recebidos, todo o serviço hoje a cargo da Contadoria d'esta Companhia e para mostrar quanto está elle melhorado em relação ao que lhe estava affecto antes, basta dizer que toda a fiscalização era exclusivamente confiada ás estações recebedoras ou de destino. Todo o serviço descripto de abstractos era tambem feito nas estações, onde ficavam archivadas as guias, notas de consignacão, conhecimentos, telegrammas originaes e copias das facturas. Esses abstractos eram enviados á Contadoria, que limitava-se a confrontar os do trafego proprio para liquidar as respectivas contas, e a enviar á Contadoria Central os do trafego extranho sem fazer nenhuma outra conferencia ou fiscalização.

Para a organisação d'esse serviço, pelos processos descriptos, tenho sido muito efficazmente auxiliado pelo Chefe da Contabilidade e Contador.

A concentração do serviço de toda a escripta na Contadoria, de preferencia a deixal-o nas estações, tem feito diminuir de modo sensivel os erros, como deixa ver de modo patente o seguinte trecho do Relatorio do Inspector da Contadoria Central de Estradas de Ferro no anno de 1903:

«As liquidações foram feitas com a maxima «regularidade, fechando-se as contas dentro do «prazo medio de 7 dias apoz o recebimento das «ultimas folhas de erros. O numero d'estas que, «em 1902, fôra de 231 em media, baixou a 105. «O quadro (annexo 5) representa o numero de «despachos, enganos commettidos e a respectiva «porcentagem, entre estes e aquelles, para as diver- «sas Companhias. Os enganos por estas realisa- «dos, em numero de 2177, em 1902, dando a «media mensal de 181, baixaram a 679 ou 56 em «media. A distribuição dos despachos, effectua- «dos pelas diversas Companhias, e enganos com- «mettidos, foi assim feita:

	Despachos		Enganos		Porcentagem
«Companhia S. Paulo Railway. .	494.313	—	303	=	0,061
« « Paulista	209.340	—	33	=	0,015
« « Mogyana	174.135	—	87	=	0,049
« « União Sorocabana. .	24.787	—	19	=	0.076
« « Bragantina. . . .	9.012	—	25	=	0,277
« « R. F. Campineiro . .	5.080	—	16	=	0,314
« « Itatibense	8.241		—		—
« « Araraquara. . . .	13.429	—	8	=	0,059
« « Dourado	4,628	—	2	=	0.043
« « Secção Bragantina. .	5.612	—	3	=	0,053
«Totaes	948.577		496»		

Continuamos a ser em 1903, a Companhia que menos enganos commetteu na escripta de seus despachos para a Contadoria Central.

Durante o anno de 1903 foram impressos na Contadoria, para fornecimento ás estações, 910.390 bilhetes de passagens sendo:

Para a bitola de $1,^{m}60$	357.970
» » Secção Rio Claro	530.880
« « bitola de $0,^{m}60$	21.540

As despesas da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado, reunidas ás que temos chamado de accessorias e ás do Escriptorio Central em S. Paulo, partilhando estas em partes eguaes pela bitola de 1,m 60 e Secção Rio Claro, dão nos dous ultimos annos, as seguintes medias, considerando sómente os serviços retribuidos.

UNIDADES	Bitolas de 1,60 e 0,60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as Linhas	
	1903	1902	1903	1902	1903	1902	1903	1902
Trem kilometro.	$791	$786	$261	$262	—	—	$485	$499
Vapor «	—	—	—	—	1$575	$286	1$575	$286
Vehiculo « de 4 rodas	$036	$034	$015	$015	—	—	$025	$025
Lancha «	—	—	—	—	$239	$084	$239	$084
Tonelada « de peso util	$012	$011	$009	$008	$017	$007	$011	$010

6.º — Pessoal

O digno chefe da Contabilidade, Snr. Francisco Gonçalves de Campos, auxiliado pelo Contador e demais empregados da Contadoria, continua a prestar com muita dedicação os melhores serviços á Companhia.

Durante o anno de 1903, a media do pessoal encarregado dos serviços da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado foi de 111 empregados, assim distribuidos.

Inspectoria Geral

Inspector Geral	1	
Secretario	1	
Continuo	1	3

Contadoria

Chefe da Contabilidade	1	
Contador	1	
Pagador	1	
Caixa	1	
Guarda-livros	1	
Ajudante do Caixa	1	
Auxiliar	1	
Chefes de secção	5	
Escripturarios e praticantes	47	
Agente em Jundiahy S. P. R.	1	
Encarregados da escripta de carros, wagons, e encerados	3	
Apontadores de carros, wagons e encerados	3	
Impressores de bilhetes	2	
Continuos	4	72

Almoxarifado

Almoxarife	1	
Encarregado do deposito	1	
Escripturarios e praticantes	16	
Conferentes e armazenistas	8	
Feitores e trabalhadores	10	36
Total geral		111

III

Trafego

Continuou a ser feito, no anno de 1903, com a precisa regularidade, segurança e presteza todo o serviço do trafego nas diversas linhas da Companhia Paulista.

No anno de 1903, registrou-se, na bitola larga, ainda menor movimento do que em 1902 e em 1901, que fôra até então o anno de maior trafego, tendo corrido em 1903 na bitola larga 912.312 trens-kilometros, ou menos 27.097 do que em 1902 e menos 69.697 do que em 1901.

Na secção Rio Claro, em 1903, correram 1.322.392 trens-kilometros ou mais 119.110 do que em 1902 e mais 153.866 do que em 1901, sendo esses accrescimos devidos ás maiores extenções em trafego pela inauguração das novas linhas.

Elevou-se em 1903 a 2.284.947 o numero de trens-kilometros em todas as linhas da Companhia.

Em 1902 e 1901 correram respectivamente 2.194.115 e 2.204.975 trens-kilometros, não considerando os de serviço.

Em relação ao percurso dos wagons carregados houve, egualmente, em 1903, diminuição de 1.630.435 wagons-kilometros na bitola de 1,^{m}60 e augmento de 283.040 wagons-kilometros na secção Rio Claro. Durante o anno de 1903, correram em todas as linhas 25.012.033 wagons-kilometros carregados e 7.801.412 vazios, tendo em 1902 corrido 26.380.656 wagons-kilometros carregados e 7.403.110 vazios. Em todos esses totaes não temos incluido os wagons attrelados aos trens de serviço.

No trecho de Jundiahy a Campinas, que é o mais trafegado, em agosto e setembro, que foram os mezes de maior movimento em 1903, correram 20 trens de carga em média por dia, ou um total médio diario de 28 trens, incluindo os 8 de passageiros. Em 1901, o movimento maximo fora de 34 trens diarios, em media no mez de Setembro, e em 1902 de 28 trens nos mezes de Agosto e Setembro.

O maior movimento diario de trens, realizado em 1903, n'esse trecho de linha, foi de 32, durante 6 dias do mez de Agosto, ou menos 6 do que o maximo diario registrado em 1901.

O numero medio diario de trens de cargas, no trecho de Jundiahy a Campinas, foi de 10,3 no primeiro semestre de 1903 e de 11,4 no de 1902; de 15,4 no segundo semestre de 1903 e de 16,0 no de 1902. Taes resultados mostram como são variaveis as condições do trafego nas linhas paulistas, nos dois periodos semestraes do anno.

As maiores entregas de café, feitas durante o anno de 1903, em Jundiahy pela Companhia Paulista á Estrada Ingleza, tiveram logar em Agosto e Setembro, attingindo respectivamente a 1.074.470 e 991.709 saccas. Correspondem esses totaes á media diaria de 42.979 saccas em Agosto e 41.321 em Setembro. Em diversos dias de Agosto houve entradas superiores a 50.000 saccas, sendo a maxima de 54.517 saccas no dia 25 de Agosto. Em 1901 a entrega maxima fôra de 66.590 e as medias de Setembro e Outubro de 59.817 e 56.064.

Durante todo o mez de Agosto de 1903, que foi o de maior movimento, a Paulista entregou em Jundiahy á Companhia Ingleza 9.670 wagons carregados e 2 vazios, recebendo d'ella o total de 9.894, sendo 3.745 carregados e 6.149 vazios.

O movimento total de wagons, em Jundiahy entre as duas Companhias foi, portanto, de 19.566, ou em media de 783 por dia, tendo, entretanto, por mais de uma vez se elevado a mais de 900 wagons. Esse movimento foi egual ao do mez de Agosto de 1902, em que attingira a 19.656 o movimanto total de wagons e a 786 a media diaria.

Em 1901 a maior passagem mensal de wagons por Jundiahy, no trafego reciproco das duas Companhias excedera de muito á de 1903 e 1902, tendo sido de 24.790 wagons no mez de Outubro. Houve portanto em 1903 a diminuição total de 5.224 wagons, correspondendo a uma media diaria de 209 wagons.

Durante todo o anno de 1903, foram recebidos em Jundiahy da S. Paulo Railway 68.232 wagons, sendo 25245 no primeiro semestre e 42.987 no segundo. Do recebimento total do anno estavam carregados 43.713 wagons e vazios 24.519.

No periodo de Janeiro a Junho foram recebidos 2.940 d'estes e 22.305 d'aquelles e no de Julho a Dezembro 21.579 vazios e 21.408 carregados.

Em 1902 o recebimento de wagons fóra de 53.370 carregados e 21.891 vazios, tendo havido em 1903 a dimi-

nuição de 9.657 wagons carregados e o augmento de 2.628 vazios.

No primeiro semestre de 1903 a Paulista entregou á Companhia Ingleza 22.914 wagons carregados e 2.380 vazios, ou 25.294 wagons no total. No segundo semestre essa entrega foi maior, elevando-se a 42.730 wagons carregados e 234 vazios ou 42.964 no total, representando o movimento annual de 68.258 wagons, sendo 65.644 carregados e 2.614 vazios.

Em 1902 a entrega pela Paulista á Companhia Ingleza fora de 70.863 carregados e 2.942 vazios, tendo havido, portanto, na entrega de 1903 a diminuição de 5.219 wagons carregados e de 328 vazios.

Diminuiu tambem em 1903, o importante serviço de baldeação de cargas, tanto em Campinas, com a linha Mogyana, como em Rio Claro, onde tem inicio a rede da Paulista, com a bitola de 1 metro entre trilhos, conforme já deixamos registrado.

Devido á circumstancia da Mogyana correr nos domingos e dias feriados dos mezes de Agosto e Setembro todos os seus trens de carga, quando na Paulista e na Companhia Ingleza cessa n'aquelles dias todo o serviço correspondente ao trafego de mercadorias, manifestou-se em Campinas, nos dias immediatos aos domingos e dias feriados d'aquelle periodo, pequeno accumulo de wagons C. M. esperando baldeação.

Movimento

I

Percurso kilometrico dos trens e vapores

TRENS	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Bitola de 1,m60										
Viajantes . .	380.334	403.896	427.364	425.580	425.510	416.757	370.056	376.545	397.112	436.997
Mixtos . .	152.060	140.445	125.175	132.131	117.584	100.924	81.056	71.782	68.304	61.216
Carga . .	330.908	359.292	406.353	382.445	356.725	393.217	443.198	533.682	473.993	414.099
Serviço . .	25.205	47.660	50.063	56.998	43.883	37.355	46.100	44.778	48.308	49.224
Total .	888.507	951.293	1.008.955	997.154	943.702	948.253	940.410	1.026.787	987.717	961.536
Secção Rio Claro										
Viajantes . .	311.334	363.968	441.071	442.343	441.779	409.714	396.942	390.944	407.753	519.600
Mixtos . .	97.076	122.715	142.749	140.228	140.341	120.729	131.241	165.058	174.808	146.682
Cargas . .	249.073	333.139	457.963	499.434	444.495	452.617	475.326	612.524	620.731	656.110
Serviço . .	46.004	99.376	83.888	63.021	69.230	87.706	77.580	112.158	113.166	133.405
Total .	703.487	919.198	1.125.671	1.145.026	1.095.845	1.070.766	1.081.089	1.280.684	1 316.458	1.455.797

Percurso kilometrico dos trens e vapores

TRENS	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Linha Descalvadense										
Mixtos	10.116	10.198	10.414	10.342	10.220	10.248	10.248	10.276	10.248	10.234
Carga	2.296	3.170	3.248	4.998	2.176	2.256	2.988	4.480	2.840	2.666
Serviço	—	40	78	312	144	596	552	989	710	672
Total	12.412	13.408	13.740	15.652	12.540	13.100	13.788	15.745	13.798	13.572
Linha de Santa Rita										
Viajantes	—	—	—	—	19.737	19.845	19.771	19.710	19.744	19.710
Mixtos	19.625	19.927	19.150	19.656	—	—	—	—	—	—
Carga	13.191	21.572	29.361	24.378	19.872	16.722	18.330	19.974	19.582	17.633
Serviço	—	1.233	131	1.369	1.566	4.302	14.995	11.169	5.175	3.460
Total	32.816	42.732	48.642	45.403	41.175	40.869	53.096	50.853	44.501	40.803
Via Fluvial										
Vapores	31.385	27.732	36.421	36.726	42.947	40.570	42.148	43.453	31.609	3.106

II

Percurso dos vehiculos

TRENS	Kilometros percorridos pelos vehiculos					Percurso total	
	de viajantes	de brakes e correio	de animaes	de Mercadorias		de vehiculos	de eixos
				carregados	vazios		
			BITOLA DE 1,m60				
Viajantes	3.138.177	1.839.460	222.591	. . . .	. . . .	5.200.228	10.192.436
Mixtos.	124.794	. . . .	. . . .	1.319.866	442.312	1.886.972	3.698.466
Carga	44.581	. . . .	. . . .	10.417.390	3.000.074	13.462.045	26.385.603
Serviço	61.148	. . . .	. . . .	191.192	240.439	492.779	965.875
Total em 1903 . .	3.368.700	1.839.460	222.591	11.928.448	3.682.825	21.042.024	41.242.380
» » 1902 . .	3.355.186	1.767.230	254.809	13.624.815	3.971.246	22.973.286	45.027.656
Differença em 1903.	+ 13.514	+ 72.230	— 32.218	— 1.696.367	— 288.421	— 1.931.262	— 3.785.276
			SECÇÃO RIO CLARO				
Viajantes	3.701.884	519.600	191.598	. . . .	. . . .	4.413.082	8.826.164
Mixtos	744.346	146.682	. . . .	984.010	345.440	2.220.478	4.440.956
Carga	8.310	. . . .	. . . .	12.130.650	3.963.132	16.102.092	32.204.184
Serviço	117.364	. . . .	. . . .	882.976	919.868	1.920.208	3.840.416
Total em 1903 . .	4.571.904	666.282	191.598	13.997.636	5.228.440	24.655.860	49.311.720
» » 1902 . .	4.047.723	582.561	179.198	13.613.346	4.475.904	22.898.732	45.797.464
Differença em 1903.	+ 524.181	+ 83.721	+ 12.400	+ 384.290	+ 752.536	+ 1.757.128	+ 3.514.256

TRENS	Kilometros percorridos pelos vehiculos					Percurso total	
	de viajantes	de brakes e correio	de animaes	de Mercadorias		de vehiculos	de eixos
				carregados	vazios		
LINHA DESCALVADENSE							
Mixtos.	29.510	3.508	216	30.896	5.365	69.495	138.990
Carga	330	. . . . .	. . . . .	10.825	2.396	13.551	27.102
Serviço	768	. . . . .	. . . . .	1.047	1.025	2.840	5.680
Total em 1903 . .	30.608	3.508	216	42.768	8.786	85.886	171.772
» » 1902 . .	27.232	2.384	244	44.798	11.124	85.782	171.564
Differença em 1903.	+ 3.376	+ 1.124	— 28	— 2.030	— 2.338	+ 104	+ 208
LINHA DE SANTA RITA							
Viajantes	75.390	39.562	22.528	. . . . .	. . . . .	137.380	274.760
Mixtos.	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
Carga	728	. . . . .	. . . . .	118.396	42.693	161.817	323.634
Serviço	878	. . . . .	. . . . .	11.768	12.784	25.430	50.860
Total em 1903 . .	76.896	39.562	22.528	130.164	55.477	324.627	649.254
» » 1902 . .	82.480	38.474	4.316	155.156	65.098	345.524	691.048
Differença em 1903.	— 5.584	+ 1.088	+ 18.212	— 24.992	— 9.621	— 20.897	— 41.794

VIA FLUVIAL

Kilometros percorridos pelas lanhas

	Descendo o rio		**Subindo o rio**		**Em geral**		
	Carregadas	Vazias	Carregadas	Vazias	Carregadas	Vazias	Total
1903	1.817	1.917	3.734	—	5.551	1.917	7.468
1902	26.633	27.416	53.911	138	80.544	27.554	108.098
Differença em 1903.	— 24.816	— 25.499	— 50.177	— 138	— 74.993	— 25.637	— 100.630

Os seguintes quadros mostram em detalhe o percurso de material da Companhia Paulista na linha da São Paulo Railway, e o percurso do material d'essa linha na bitola larga da Companhia Paulista.

CARROS

Quantidade		Numero de logares			Logares — kilometro			Importancia das taxas de logares kilometros	Demora em dias logares			Importancia das taxas de dias logares	Total
1.ª classe	2.ª classe	1.ª classe	2.ª classe	Total	1.ª classe	2.ª classe	Total		1.ª classe	2.ª classe	Total		
Material da Companhia Paulista correndo na linha da São Paulo Railway													
1.970	2.612	75.903	153.878	229.781	9.231.256	18.734.680	27.965.936	29:282$560	75.920	153.878	229.798	32:469$810	61:752$370
Material da São Paulo Railway correndo na linha da Companhia Paulista													
775	2.369	36.616	145.990	182.606	6.502.320	36.018.180	42.520.500	37:742$490	36.616	145.990	182.606	22:837$610	60:580$100

Conforme dispõe o contracto, os vehiculos de correio e os brakes de bagagem, são considerados carros de 2.ª classe, com lotação de 50 logares os de 8 rodas e com a de 25 os de 4 rodas.

WAGONS E ENCERADOS

	Quantidade	Percurso em kilometros	Importancia das taxas de percurso	Demora em dias	Importancia das taxas de demora	Dias de multa	Importancia das multas	Total
Material da Companhia Paulista correndo na linha da São Paulo Railway								
Wagons de 4 rodas.	17.900	3.969.116	71:444$100	95.906	98:922$200	355	1:775$000	172:141$300
» » 8 »	5.080	1.113.434	40:083$620	25.524	43:647$200	51	510$000	84:240$820
Encerados	18.686	. . . . .	. . . . .	98.030	19:606$000	1.138	569$000	20:175$000
								276:557$120
Material da São Paulo Railway correndo na linha da Companhia Paulista								
Wagons de 4 rodas. . . .	27.317	4.073.406	73:321$310	100.090	81:887$800	151	755$000	155:964$110
» » 8 »	7.356	1.151.496	41:455$010	28.485	49:586$200	38	380$000	91:421$210
Encerados	51.839	. . . . .	. . . . .	156.940	31:388$000	643	321$500	31:709$500
								279:094$820

Transporte retribuido de viajantes, bagagens e encommendas, animaes e mercadorias e seus percursos.

Bitolas de $1,^{m}60$ e $0,^{m}60$

			1903	1902	Differenças em 1903
Numero de viajantes	Embarcados	1.ª classe	137.777½	158.215½	— 20.438
		2.ª »	424.902	458.586	— 33.684
		Em geral	562.679½	616.801½	— 54.122
	Referidos a 1 kilometro	1.ª classe	8.527.567	9.812.326	— 1.284.759
		2.ª »	18.824 098	20.397.249	— 1.573.151
		Em geral	27.351.665	30.209.575	— 2.857.910
Percurso kilometrico medio de 1 viajante		1.ª classe	61,9	62,0	— 0,1
		2.ª »	44,3	44,4	— 0,1
		Em geral	48,6	49,0	— 0,4
Numero de animaes das tabellas 10 e 11		Embarcados	8.848	8.686	+ 162
		Referidos a 1 kilometro	612.730	620.242	— 7.512
Percurso kilometrico medio de 1 animal			69,2	71,4	— 1.2
Quantidade de kilos de bagagens encommendas e animaes da tabella 9		Embarcados	7.441.833	7.492.221	— 50.388
		Referidos a 1 kilometro	469.504.079	441.817.349	+ 27.686.730
Percurso kilometrico medio de um kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9			63,1	59,0	+ 4,1
Numero de toneladas de mercadorias	Embarcadas	Café	376.062	435.877	— 59.815
		Diversos	338.515	358.764	— 20.249
		Em geral	714.577	794.641	— 80.064
	Referidas a 1 kilometro	Café	33.152.037	40.779.043	— 7.627.006
		Diversos	25.861.589	26.796.823	— 935.234
		Em geral	59.013.626	67.575.866	— 8.562.240
Percurso kilometrico medio de 1 tonelada de		Café	88,1	93,5	— 5,4
		Diversos	76,4	74,6	+ 1,8
		Em geral	82,6	85,0	— 2,4

	1903	1902	Differenças em 1903
Peso util transportado em toneladas — kilometro			
Viajantes a 70 kilos por um	1.914.616	2.114.670	— 200.054
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	469.504	441.817	+ 27.687
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um	61.273	62.024	— 751
Mercadorias	59.013.626	67.575.866	— 8.562.240
Total do peso util transportado em toneladas kilometro	61.459.019	70.194.377	— 8.735,358
Secção Rio Claro			
Numero de viajantes. Embarcados. 1.ª classe	94.281	108.408	— 14.127
Numero de viajantes. Embarcados. 2.ª »	340.206	375.439	— 35.233
Numero de viajantes. Embarcados. Em geral	434.487	483.847	— 49.360
Numero de viajantes. Referido a 1 kilometro. 1.ª classe	6.090.973	6.876.263	— 785.290
Numero de viajantes. Referido a 1 kilometro. 2.ª »	17.293.796	18.392.459	— 1.098.663
Numero de viajantes. Referido a 1 kilometro. Em geral	23.384.769	25.268.722	— 1.873.935
Percurso kilometrico medio de 1 viajante. 1.ª classe	64,6	63,4	+ 1,2
Percurso kilometrico medio de 1 viajante. 2.ª »	50,8	49,0	+ 1,8
Percurso kilometrico medio de 1 viajante. Em geral	53,8	52,2	+ 1,6
Numero de animaes das tabellas 10 e 11. Embarcados	9.831	8.397	+ 1.434
Numero de animaes das tabellas 10 e 11. Referidos a 1 kilometro	1.082.638	810.354	+ 272.284
Percurso kilometrico medio de 1 animal	110,1	96,5	+ 13,6
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9. Embarcados	3.221.707	3.901.293	— 679.586
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9. Referidos a 1 kilometro	250.016.319	289.907.613	— 39.891.294
Percurso kilometrico medio de um kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	77,6	74,3	+ 3,3

			1903	1902	Differenças em 1903
Numero de toneladas de mercadorias	Embarcadas	Café	119.592	157.501	— 37.909
		Diversos	111.566	114.102	— 2.536
		Em geral	231.158	271.603	— 40.445
	Referidas a 1 kilometro	Café	[1] 18.191.241	[2] 23.802.552	— 5.611.311
		Diversos	16.416.387	14.068.201	+ 2.348.186
		Em geral	34.607.628	37.870.753	— 3.263.125
Percurso kilometrico medio de 1 tonelada de		Café	152,1	151,1	+ 1,0
		Diversos	147,1	123,3	+ 23,8
		Em geral	149,7	139,4	+ 10,3

Peso util transportado em toneladas — kilometro

	1903	1902	Differenças em 1903
Viajantes a 70 kilos por um	1.636.934	1.768.811	— 131.877
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	250.016	289.908	— 39.892
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um	108.264	81.036	+ 27.228
Mercadorias	34.607.628	37.870.753	— 3.263.125
Total do peso util transportado em toneladas — kilometro	36.602.842	40.010.508	— 3.407.666

[1] Sendo 14.733.981 no trecho de concessão federal e 3.457.260 no de concessão estadoal.
[2] » 20.396.512 » » » » » » 3.406.040 » » » »

Transporte retribuido de viajantes, bagagens e encommendas, animaes e mercadorias e seus percursos

Via Fluvial

			1903	1002	Differenças em 1903
Numero de viajantes	Embarcados	1.ª classe	22	183	— 161
		2.ª »	—	—	—
		Em geral	22	183	— 161
	Referidos a 1 kilometro	1.ª classe	495	7.716	— 7.221
		2.ª »	—	—	—
		Em geral	495	7.716	— 7.221
Percurso kilometrico medio de 1 viajante		1.ª classe	22,5	42,1	— 19,6
		2.ª »	—	—	—
		Em geral	22,5	42,1	— 19,6
Numero de animaes das tabellas 10 e 11		Embarcados	1	6	— 5
		Referidos a 1 kilometro	30	134	— 104
Percurso kilometrico medio de um animal			....	22,3	+ 7,7
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Embarcados	2.299	12.192	— 9.893
		Referidos a 1 kilometro	119.240	895.152	— 775.912
Percurso kilometrico medio de um kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9			51,9	73,4	— 21,5
Numero de toneladas de mercadorias	Embarcadas	Café	69	3.324	— 3.255
		Diversos	645	6.150	— 5.505
		Em geral	714	9.474	— 8.760
	Referidas a 1 kilometro	Café	5.737	299.498	— 293.761
		Diversos	101.261	1.022.459	— 921.198
		Em geral	106.998	1.321.957	— 1.214.959
Percurso kilometrico medio de 1 tonelada de		Café	83,1	90,1	— 7,0
		Diversos	157,0	166,2	— 9,2
		Em geral	149,8	139,5	+ 10,3

		1903	1902	Differenças em 1903
Peso util transportado em toneladas kilometro				
Viajantes a 70 kilos por um		35	540	— 505
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		119	895	— 776
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um		3	13	— 10
Mercadorias		106.998	1.321.957	— 1.214.959
Total do peso util transportado em toneladas kilometros		107.155	1.323.405	— 1.216.250
Todas as linhas				
Numero de viajantes. Embarcados	1.ª classe	214.433$^1/_2$	246.440$^1/_2$	— 32.007
	2.ª »	725.453	792.198$^1/_2$	— 66.745$^1/_2$
	Em geral	939.886$^1/_2$	1.038.639	— 98.752$^1/_2$
Numero de viajantes. Referidos a 1 kilometro	1.ª classe	14.619.035	16.696.305	— 2.077.270
	2.ª »	36.117.894	38.789-708	— 2.671.814
	Em geral	50.736.929	55.486.013	— 4.749.084
Percurso kilometrico medio de 1 viajante	1.ª classe	68,2	67,5	+ 0,7
	2.ª »	49,8	48,9	+ 0,9
	Em geral	54,0	53,4	+ 0,6
Numero de animaes das tabellas 10 e 11	Embarcados	17.056	15.955	+ 1.101
	Referidos a 1 kilometro	1.695.398	1.430.730	+ 264.668
Percurso kilometrico medio de um animal		99,4	89,6	+ 9,8
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	Embarcados	9.666.255	10.215.312	— 549.057
	Referidos a 1 kilometro	719.639.638	732.620.114	— 12.980.476
Percurso kilometrico medio de um kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		74,4	71,7	+ 2,7

			1903	1902	Differenças em 1903
Numero de toneladas de mercadorias	Embarcadas	Café	382.863	436.198	— 53.335
		Diversos	366.285	396.600	— 30.315
		Em geral	749.148	832.798	— 83.650
	Referidas a 1 kilometro	Café	51.349.015	64.881.093	— 13.532.078
		Diversos	42.379.237	41.887.483	+ 491.754
		Em geral	93.728.252	106.768.576	— 13.040.324
Percurso kilometrico medio de 1 tonelada de		Café	134,3	148,7	— 14,4
		Diversos	115,7	105,6	+ 10,1
		Em geral	125,2	128,2	— 3,0

Peso util transportado em toneladas kilometro

	1903	1902	Differenças em 1903
Viajantes a 70 kilos por um	3.551.585	3.884.021	— 332.436
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	719.639	732.620	— 12.981
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um	169.540	143.073	+ 26.467
Mercadorias	93.728.252	106.768.576	— 13.040.324
Total do peso util transportado em toneladas kilometro	98.169.016	111.528.290	— 13.359.274

5.º — Despeza

Com a divisão do Trafego, abrangendo o telegrapho e a luz electrica, despendeu-se:

	Bitolas de 1,60 e 0,60	Secção Rio Claro	Via Fluvial	Todas as linhas
Em 1903	1.348:089$939	1.062:717$051	10:585$404	2.421:392$394
» 1902	1.471:031$214	1.015:833$696	77:835$245	2.564:700$155
Differenças em 1903	— 122:941$275	+ 46:883$355	— 67:249$841	— 143:307$761

As despezas totaes da divisão do Trafego, em 1903, se detalham do seguinte modo pelas diversas verbas.

Verbas	Pessoal	Material	Contas	Total
Bitolas de 1,m60 e de 0,m60				
Administração	69:348$101	4:399$883	—	73:747$984
Trens	177:690$540	10:408$188	—	188:098$728
Estações	769:523$180	72:905$696	2:314$220	844:743$096
Telegrapho — Estações	156:180$110	16:754$545	2:634$100	175:568$755
Telegrapho — Conservação da linha e apperelhos	18:096$340	9:796$054	—	27:892$394
Luz electrica em Campinas e Jundiahy	21:197$050	16:841$932	—	38:038$982
Total	1.212:035$321	131:106$298	4:948$320	1.348:089$939
Secção Rio Claro				
Administração	71:342$712	4:148$525	—	75:491$237
Trens	132:208$020	12:433$282	—	144:641$302
Estações	628:192$170	55:799$313	3:341$110	687:332$593
Telegrapho — Estações	121:626$800	11:973$014	—	133:599$814
Telegrapho — Conservação da linha e apparelhos	14:940$220	6:711$885	—	21:652$105
Total	968:309$922	91:066$019	3:341$110	1.062:717$051

Verbas	Pessoal	Material	Contas	Total
Via Fluvial				
Administração	1:310$827	91$400	—	1:402$227
Conducção de lanchas	3:659$090	54$812	—	3:713$902
Estações	4:147$480	752$041	—	4:899$521
Telegrapho — Estações	63$000	61$054	—	124$054
Telegrapho — Conservação da linha e apparelhos	—	445$700	—	445$700
Total	9:180$397	1:405$007	—	10:585$404
Todas as linhas				
Administração	142:001$640	8:639$808	—	150:641$448
Trens e conducção de lanchas	313:557$650	22:896$282	—	336:453$932
Estações	1.401:862$830	129:457$050	5:655$330	1.536:975$210
Telegrapho — Estações	277:869$910	28:788$613	2:634$100	309:292$623
Telegrapho — Conservação da linha e apparelhos	33:036$560	16:953$639	—	49:990$199
Luz electrica em Campinas e Jundiahy	21:197$050	16:841$932	—	38:038$982
Total	2.189:525$640	223:577$324	8:289$430	2.421:392$394

As despezas de administração do Trafego, communs a todas as linhas, foram assim distribuidas:

	Até Abril	de Maio a Dezembro
Bitolas de 1,m60 e 0,m60	7,8	8,0
Secção Rio Claro	2,0	2,0
Via Fluvial	0,2	--
Total	10,0	10,0

As diversas verbas de despeza do Trafego, em 1903, comparadas com as do anno anterior, offerecem as seguintes differenças:

Verbas	Pessoal	Material	Contas	Total
Bitolas de 1,m60 e de 0,m60				
Administração	— 422$525	— 523$787	—	— 946$312
Trens	+ 11:964$850	— 3:951$309	—	+ 8:013$541
Estações	— 48:258$540	— 50:015$643	+ 122$100	— 98:152$083
Telegrapho . Estações	— 661$490	— 3:101$710	— 308$000	— 4:071$200
Telegrapho . Conservação da linha e apparelhos	— 8:017$240	— 9:602$000	—	— 17:619$240
Luz electrica em Campinas e Jundiahy	— 3:546$580	— 6:619$401	—	— 10:165$981
Total	— 48:941$525	— 73:813$850	— 185$900	— 122:941$275
Secção Rio Claro				
Administração	+ 1:168$246	— 584$415	—	+ 583$831
Trens	— 3:923$840	— 127$370	—	— 4:051$210
Estações	+ 39:695$840	+ 4:523$533	+ 278$930	+ 44:498$303
Telegrapho . Estações	+ 14:791$340	— 548$699	—	+ 14:242$641
Telegrapho . Conservação da linha e apparelhos	— 1:331$260	— 7:058$950	—	— 8:390$210
Total	+ 50:400$326	— 3:795$901	+ 278$930	+ 46:883$355

Verbas	Pessoal	Material	Contas	Total
Via Fluvial				
Administração	— 5:150$161	— 178$200	—	— 5:328$361
Conducção de lanchas	— 36:358$660	— 2:082$915	—	— 37:441$575
Estações	— 17:956$920	— 2:355$654	—	— 20:312$574
Telegrapho. Estações	— 1:601$000	— 131$515	—	— 1:732$515
Telegrapho. Conservação da linha e apparelhos	— 1:824$000	— 610$816	—	— 2:434$816
Total	— 61:890$741	— 5:359$100	—	— 67:249$841
Todas as linhas				
Administração	— 4:404$440	— 1:286$402	—	— 5:690$842
Trens e conducção de lanchas	— 27:317$650	— 6:161$594	—	— 33:479$244
Estações	— 26:519$620	— 47:847$764	+ 401$030	— 73:966$354
Telegrapho. Estações	+ 12:528$850	— 3:781$924	— 308$000	+ 8:438$926
Telegrapho. Conservação da linha e apparelhos	— 11:172$500	— 17:271$766	—	— 28:444$266
Luz electrica em Campinas e Jundiahy	— 3:546$580	— 6:619$401	—	— 10:165$981
Total	— 60:431$940	— 82:968$851	+ 93$030	— 143:307$761

O accrescimo de despeza na secção Rio Claro explica-se por terem sido inauguradas cinco estações novas no periodo de 1.º de Outubro a 31 de Dezembro de 1902 e mais onze estações no decorrer do anno de 1903.

A despeza da divisão do Trafego, inclusive telegrapho e luz electrica, dá nos dous ultimos annos as seguintes medias, considerando sómente os transportes retribuidos.

Unidades	Bitolas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as linhas	
	1903	1902	1903	1902	1903	1902	1903	1902
Trem kilometro	1$400	1$483	$804	$844	—	—	1$055	1$133
Vapor »	—	—	—	—	3$408	2$463	3$408	2$463
Vehiculo » de 4 rodas .	$065	$064	$047	$048	—	—	$055	$057
Lancha »	—	—	—	—	1$417	$720	1$417	$720
Tonelada » de peso util .	$022	$021	$029	$025	$099	$059	$025	$023

Horario dos trens

Em 17 de Maio passou a correr como expresso, no trecho de Rincão a Pitangueiras, o trem mixto que fazia o serviço de transporte de passageiros no Ramal do Mogy-Guassú.

Identica medida foi tambem adoptada no Ramal dos Agudos, quando se inaugurou, em 8 de Dezembro, a estação de S. Paulo dos Agudos.

A começar do dia 17 de Agosto, annexou-se aos trens de carga C 15 e C 18, que correm no trecho de Campinas a Cordeiros, um carro para transporte de passageiros.

Tarifas

A 1.º de Agosto de 1903 deixou de vigorar, para o transporte de café, quando despachado a Jundiahy e alem, a tarifa calculada com o accrescimo de 25 % correspondente ao cambio de 15 dinheiros por mil réis e subordinada ao maximo de 71$360 por tonelada até Jundiahy, estabelecida em Maio de 1901, a qual foi substituida pela seguinte tarifa differencial, calculada apenas com o accrescimo de 15 %, correspondente ao cambio de 17 dinheiros por mil réis

				Nas linhas de 1,m60 e 0,m60	Nas linhas de 1,m00
De	0	a 25	kilometroo	210 réis por tonelada-kilometro	210 réis por tonelada-kilometro
„	25	„ 50	„	205 „ „ „ „	205 „ „ „ „
„	50	„ 75	„	195 „ „ „ „	195 „ „ „ „
„	75	„ 100	„	180 „ „ „ „	180 „ „ „ „
„	100	„ 125	„	160 „ „ „ „	160 „ „ „ „
„	125	„ 150	„	140 „ „ „ „	140 „ „ „ „
„	150	„ 175	„	120 „ „ „ „	120 „ „ „ „
„	175	„ 200	„	100 „ „ „ „	100 „ „ „ „
Além de 200			„	80 „ „ „ „	80 „ „ „ „

O frete do café despachado nas estações de Louveira a Boa Vista foi calculado a 206 réis por tonelada-kilometro, desprezando-se as bases acima que davam resultados maiores.

O frete do café em grão, quando despachado, não com destino a Jundiahy, mas para qualquer estação intermediaria, continuou a ser cobrado pela razão da tabella 3, reduzindo-se porém de 25 a 15 % o accrescimo devido á taxa movel com o cambio.

Os fretes do café em casquinha, como do café em cereja ou côco, quando despachados a Jundiahy, foram tambem reduzidos a 1.º de Agosto, cobrando-se pela mesma tarifa differencial do café em grão, reduzida porém de 15 % para aquelles e de 20 % para estes e com o accrescimo de 15 % em vez de 25 % da taxa movel.

Esses fretes para os despachos com destino a todas as estações, exceptuando a de Jundiahy, continuaram a ser cobrados pelas razões das tabellas 3 A e 3 B, diminuindo-se unicamente a taxa movel de 25 para 15 %.

Tem sido importantes as reducções feitas, pela Companhia Paulista, nos fretes do café desde 1901 e para proval-o basta considerar como tem diminuido o frete medio cobrado por tonelada-kilometro, o qual tendo sido em 1898 de 276,7 réis, baixou em 1902 a 225,6 réis e em 1903 a 213,7 réis, apezar de haver diminuido o percurso medio, o que concorre para elevar o producto medio.

A 1.º de Agosto foi tambem sensivelmente diminuido o frete do sal, que nas linhas de 1,m60 e 0,m60 passou tambem a ser cobrado, como já era na bitola de 1,m00, á razão de 100 réis por tonelada-kilometro, quando antes estava sujeito, n'aquellas linhas, á de 140 réis. Ficou tambem esse transporte isento, em todas as linhas de concessão estadoal, da taxa movel com o cambio, que á taxa de 12 dinheiros, importava em um accrescimo de 24 %.

Na mesma data começou a vigorar a tarifa de passageiros calculada com uma só differencial de procedencia a destino, quando até então aquelle calculo obedecia a tres differenciaes, sendo uma na bitola larga, e as outras duas nas linhas de 1,m00 e de 0,m60.

A 1.º de Setembro foi ainda reduzido de 250 a 200 réis o frete da tonelada-kilometro, dos generos classificados na tabella 2 A que ficaram tambem isentos da taxa movel com o cambio, correspondente aos augmentos de 35 e de 40 % para os cambios de 13 e 12 dinheiros por mil réis, que vigoraram durante o anno.

Não pararam ahi as reducções de tarifas realizadas pela Companhia Paulista. Considerando que as bases das tarifas nas linhas de 1,m00, constituindo a secção Rio Claro, tinham nas principaes tabellas, inclusive as que se referem aos generos de importação, o augmento de 20 % sobre as da bitola larga, o que concorria para elevar de muito o custo de respectivo transporte na mesma secção.

Considerando mais que as linhas de penetração da Companhia Paulista já se desenvolviam com os longos percursos de 350 a 410 kilometros, a contar de Jundiahy.

Propuz, em fins de Setembro, á Directoria da Companhia que parecia inadiavel, não só a suppressão do augmento de 20 % nas bases das tarifas da secção Rio Claro, já indicada desde 1901, como a transformação do erroneo principio de tarifas á base constante por tonelada-kilometro, pelo de tarifas differenciaes á base decrescente com os augmentos de percurso.

No inicio d'essa transformação e attendendo a que a alludida reducção de 20 % nas bases de tarifas que concorriam em forte quota para a renda da Companhia, iria aggraval-a de modo bem sensivel, não era possivel organisar as tarifas differenciaes com bases variando em curtas distancias, nem obedecendo a grandes abatimentos.

Assim propunha que em todas as linhas da Companhia, em lugar das tarifas a base constante se adoptassem tarifas differenciaes calculadas do seguinte modo:

Nos primeiros 200 kilometros se acceitariam as bases das tarifas da bitola larga, nos 100 kilometros seguintes, isto é, de 201 a 300 kilometros, as bases seriam 10 % menores do que as primeiras, e nos kilometros além de 301 se adoptariam bases 30 % menores do que as do primeiro trecho.

Quando as circumstancias o permittirem será melhorada a tarifa differencial pelo encurtamento das distancias no primeiro e segundo trecho.

Considerando ainda que as tarifas para o transporte de aves e animaes e das mercadorias classificadas nas tabellas 12, 13 e 14 eram muito elevadas, propuz reducções nas respectivas bases.

Approvadas em Outubro, pela Directoria, todas essas propostas foram organisadas as novas tarifas que sómente a 1.º de Janeiro d'este anno puderam entrar em vigor em todas as linhas da Companhia.

Para se avaliar da importancia correspondente sómente a todas essas ultimas reducções indícadas, passo a comparar as bases das tarifas anteriores com as que estão vigorando desde 1.º de Janeiro.

Tabellas	Bases das tarifas em vigor em Dezembro de 1903		Bases das tarifas differenciaes na réde unificada da Companhia que começaram a vigorar em 1.º de Janeiro de 1904.
	Nas linhas de 1,m60 e 0,m60	Nas linhas de 1,m00	
1 A	500 réis por ton.-kilom.	500 réis por ton.-kilom.	500 réis até 200 kilometros 400 „ de 201 a 300 kilometros 350 „ „ 301 kilometros em diante
2	750 „ „ „ „	750 „ „ „ „	750 „ até 200 „ 675 „ de 201 a 300 kilometros 525 „ „ 301 kilometros em diante
2 A	200 „ „ „ „	200 „ „ „ „	200 „ até 200 „ 180 „ de 201 a 300 kilometros 140 „ „ 301 kilometros em diante
3	206 „ „ „ „	206 „ „ „ „	206 „ até 200 „ 185 „ de 201 a 300 kilometros 144 „ „ 301 kilometros em diante
3 A	180 „ „ „ „	180 „ „ „ „	180 „ até 200 „ 162 „ de 201 a 300 kilometros 126 „ „ 301 kilometros em diante
3 B	170 „ „ „ „	170 „ „ „ „	170 „ até 200 „ 153 „ de 201 a 300 kilometros 119 „ „ 301 kilometros em diante
4	100 „ até 150 kilometros 70 „ de 150 a 300 kilom. 50 „ „ 300 k. em diante	100 „ até 150 kilometros 70 „ de 150 a 300 kilom. 50 „ „ 300 k. em diante	100 „ até 150 „ 70 „ de 151 a 300 kilometros 50 „ „ 301 kilometros em diante
4 A e Sal	100 „ por ton.-kilom.	100 „ por ton.-kilom.	100 „ até 200 „ 90 „ de 201 a 300 kilometros 70 „ „ 301 kilometros em diante

Tabellas	Bases das tarifas em vigor em Dezembro de 1903 — Nas linhas de 1,m60 e 0,m60	Bases das tarifas em vigor em Dezembro de 1903 — Nas linhas de 1,m00	Bases das tarifas differenciaes na réde unificada da Companhia que começaram a vigorar em 1.º de Janeiro de 1904.
			140 réis até 200 kilometros
5	140 réis por ton.-kilom.	110 réis por ton.-kilom.	126 ,, de 201 a 300 kilometros
			98 ,, ,, 301 kilometros em diante
			300 ,, até 200 ,,
6	300 ,, ,, ,, ,,	360 ,, ,, ,, ,,	270 ,, de 201 a 300 kilometros
			210 ,, ,, 301 kilometros em diante
			450 ,, até 200 ,,
7	450 ,, ,, ,, ,,	540 ,, ,, ,, ,,	405 ,, de 201 a 300 kilometros
			315 ,, ,, 301 kilometros em diante
			220 ,, até 200 ,,
8	220 ,, ,, ,, ,,	264 ,, ,, ,, ,,	194 ,, de 201 a 300 kilometros
			154 ,, ,, 301 kilometros em diante
	380 ,, até 150 kilometros	456 ,, até 150 kilometros	300 ,, até 200 ,,
9	340 ,, de 150 a 300 kilom.	408 ,, de 150 a 300 kilom.	270 ,, de 201 a 300 kilometros
	300 ,, ,, 300 k. em diante	360 ,, ,, 300 k. em diante	210 ,, ,, 301 kilometros em diante
10			16 ,, até 200 ,,
Em trem de passageiros	20 ,, por cabeça-kilom.	24 ,, por cabeça-kilom.	14 ,, de 201 a 300 kilometros
			11 ,, ,, 301 kilometros am diante
10			8 ,, até 200 ,,
Em trem de cargas e até 20 cabeças	10 ,, ,, ,, ,,	12 ,, ,, ,, ,,	7 ,, de 201 a 300 kilometros
			6 ,, ,, 301 kilometros em diante
10	10 ,, até 150 kilometros	12 ,, até 150 kilometros	7 ,, até 200 ,,
Em trem de cargas e	9 ,, de 150 a 300 kilom.	11 ,, de 150 a 300 kilom.	6 ,, de 201 a 300 kilometros
mais de 20 cabeças	7 ,, ,, 300 k. em diante	8 ,, ,, 300 k. em diante	5 ,, ,, 301 kilometros em diante

Tabellas	Bases das tarifas em vigor em Dezembro de 1903		Bases das tarifas differenciaes na réde unificada da Companhia que começaram a vigorar em 1.º de Janeiro de 1904.
	Nas linhas de 1,m60 e 0,m60	Nas linhas de 1,m00	
11			60 réis até 200 kilometros
Em trens de cargas e passageiros e até 6	75 réis por cabeça-kilom.	90 réis por cabeça-kilom.	54 „ de 201 a 300 kilometros
			42 „ „ 301 kilometros em diante
11	60 „ até 150 kilometros	72 „ até 150 kilometros	50 „ até 200 „
Em trem de cargas e numero superior a 6	45 „ de 150 a 300 kilom.	54 „ de 150 a 300 kilom.	45 „ de 201 a 300 kilometros
	30 „ „ 300 k. em diante	36 „ „ 300 k. em diante	35 „ „ 301 kilometros em diante
12	240 „ até 150 kilometros	240 „ até 150 kilometros	230 „ até 200 „
	220 „ de 150 a 300 kilom.	220 „ de 150 a 300 kilom.	200 „ de 201 a 300 kilometros
	200 „ „ 300 k. em diante	200 „ „ 300 k. em diante	160 „ „ 301 kilometros em diante
	5 toneladas-kilometro	5 toneladas-kilometro	5 toneladas-kilometro
13	320 „ até 150 kilometros	320 „ até 150 kilometros	230 „ até 200 kilometros
	300 „ de 150 a 300 kilom.	300 „ de 150 a 300 kilom.	200 „ de 201 a 300 kilometros
	280 „ „ 300 k. em diante	280 „ „ 300 k. em diante	160 „ „ 301 kilometros em diante
	5 toneladas-kilometro	5 toneladas-kilometro	5 toneladas-kilometro
14	160 „ até 150 kilometros	192 „ até 150 kilometros	155 „ até 200 kilometros
	150 „ de 150 a 300 kilom.	180 „ de 150 a 300 kilom.	140 „ de 201 a 300 kilometros
	140 „ „ 300 k. em diante	168 „ „ 300 k. em diante	110 „ „ 301 kilometros em diante
	5 toneladas-kilometro	5 toneladas-kilometro	5 toneladas-kilometro
			130 „ até 200 kilometros
15	130 „ cada um por kilom.	156 „ cada um por kilom.	117 „ de 201 a 300 kilometros
			90 „ „ 301 kilometros em diante
			120 „ até 200 „
16	120 „ „ „ „ „	120 „ „ „ „ „	108 „ de 201 a 300 kilometros
			84 „ „ 301 kilometros em diante
			800 „ até 200 „
17	800 „ „ „ „ „	800 „ „ „ „ „	720 „ de 201 a 300 kilometros
			560 „ „ 301 kilometros em diante

O transporte do café continua, em 1904, sujeito ás tarifas differencias já indicadas, com a unica reducção de 80 para 50 réis, nos percursos superiores a 200 kilometros nas linhas de 1,m00 ou excedentes a 335 kilometros a contar de Jundiahy.

Convem notar que as bases de todas as antigas tarifas eram, nas linhas de 0,m60, applicadas ás distancias ficticias de 10, 20 e 30 kilometros para as 3 estações do Ramal Descalvadense, e ás de 40 e 60 kilometros para as 2 estações do Ramal de Santa Rita, emquanto que as novas bases differenciaes, em vigor para todas as tarifas, se applicam ás distancias reaes, que são respectivamente de 6, 11 e 14 kilometros na linha Descalvadense, e de 18 e 28 kilometros na linha de Santa Rita.

Todas as tarifas, presentemente em vigor, foram calculadas applicando-se as bases differenciaes ás distancias reaes entre as estações, com a unica excepção referente ao preço das passagens entre as diversas estações do Ramal de Agua Vermelha.

Este continuou a ser cobrado de accôrdo com as mesmas distancias ficticias, menores do que as reaes, que antes vigoravam para o calculo de todos os fretes, dentro do referido ramal.

Continuam sujeitas aos accrescimos da taxa movel com o cambio, as tarifas de café e das seguintes tabellas: 1 A, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 e 17.

Durante o anno de 1903, aquella foi cobrada, de Janeiro a Julho, com o accrescimo de 25 % correspondente ao cambio de 15 dinheiros e de Agosto a Dezembro, com o de 15 % correspondente ao cambio de 17 dinheiros.

O accrescimo nas tarifas das outras tabellas foi de 40 %, correspondente ao cambio de 12 dinheiros, nos mezes de Janeiro a Maio e no de Dezembro, e de 35 %, correspondente ao cambio de 13 dinheiros, nos mezes de Junho a Novembro.

A 1.º de Janeiro d'este anno, começou a Companhia a transportar gratuitamente todas as sementes consignadas aos lavradores e as plantas despachadas pela Secretaria d'Agricultura, Horto Botanico do Estado e Instituto Agronomico de Campinas.

Telegrapho

Apparelhos, postes e accessorios

Os apparelhos assentados são de Wheastone com bobinas de inducção que tem o grande inconveniente de não registrar as communicações trocadas. As pilhas empregadas são as de Leclanché. Presentemente todos os postes são de trilhos usados. O seguinte quadro indica em 31 de Dezembro de 1903 o numero de apparelhos e pilhas em serviço e tambem a extensão das linhas telegraphicas e dos respectivos fios:

Linhas	Distancia em kilometros	NUMERO		Extensão kilometrica dos fios
		Dos apparelhos	Das pilhas	
Bitola de 1,m60	279	172	4.600	(1) 1.872
„ „ 1,m00 Secção Rio Claro	709	265	7.250	2.590
„ „ 0,m60	41	6	150	41
Linha de Juudiahy a S. Paulo .	60	4	160	180
	1.089	447	12.160	4.683

(1) Estão comprehendidos 210 kilometros de fio telephonico de S. Paulo a Campinas e 99 kilometros dos dois fios telegraphicos do Governo Federal que correm nos postes da Companhia.

Linhas telegraphicas

A Companhia tem assentadas em seus postes e funccionando as seguintes linhas:

Bitola de 1,m60

N.º das linhas	
1	Jundiahy a Campinas, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
2	Agencia Cidade, Jundiahy S. P. R. e Campinas.
3	Jundiahy S. P. R., Jundiahy Paulista e todas as estações até Campinas.
4 e 5	Linhas do Governo Federal, entre Jundiahy e Campinas.
6	Luz, Belem, Jundiahy S. P. R. e Campinas.

N.º das linhas	
7	Agencia da Ituana em Jundiahy, Jundiahy Paulista, Louveira, Rocinha, Vallinhos e Campinas.
8	Centro Paulista e Campinas.
9	Centro Paulista, Jundiahy Paulista e Campinas.
10	Jundiahy Paulista e officinas da Companhia.
11 e 12	Linhas telephonicas, com circuito metallico de Centro Paulista a Campinas, tocando em Jundiahy Paulista.
13	Campinas, Rio Claro e S. Carlos.
14	Campinas, Rebouças, Villa Americana, Tatú, Limeira, Cordeiros e Rio Claro.
15	Campinas até Rio Claro, entrando em todas as estações intermedias.
16	Campinas, Cordeiros, Pirassununga, Laranja Azeda, Porto Ferreira e Descalvado.
17	Campinas, Boa Vista, Rebouças, Villa Americana, Tatú, Limeira, Cordeiros, Santa Gertrudes e Rio Claro.
18	Campinas e Cordeiros.
19	Campinas até Rio Claro, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
20	Cordeiros, Araras, Leme, Pirassununga, Laranja Azeda, Porto Ferreira e Descalvado.
21	Cordeiros até Descalvado, entrando em todas as estações intermedias.
22	Cordeiros, Remanso, Araras, Guabiroba, S. Bento, Leme, Souza Queiroz, Pirassununga e Descalvado.
23	Cordeiros até Dascalvado, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
24	Laranja Azeda, Santa Cruz das Palmeiras e Santa Veridiana.
25	Laranja Azeda, Emas, Baguassú, Santa Silveria, Santa Cruz das Palmeiras e Santa Veridiana.
26	Laranja Azeda até Santa Veridiana, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.

BITOLA DE 1,^{m}00 — SECÇÃO RIO CLARO

N.º das linhas	
27	Campinas, Rio Claro e S. Carlos.
28	Rio Claro, Morro Grande, Corumbatahy, Annapolis, Oliveiras, Visconde do Rio Claro e São Carlos.
29	Rio Claro até S. Carlos, entrando em todas as estações e postes telegraphicos.
30	Rio Claro, Cachoeirinha, Ferraz, Cuscuzeiro, Estrella, Visconde do Rio Claro e S. Carlos.
31	Visconde do Rio Claro, Tupy, Colonia e S. Carlos.
32	Rio Claro até S. Carlos, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
33	S. Carlos, Brotas, Torrinha, Dous Corregos, Mineiros e Jahú.
34	S. Carlos, Morro Pellado, Campo Alegre, Aterrado, Espraiado, Canella, Taboleiro, Ventania, Dous Corregos, Mineiros, Banharão e Jahú.
35	S. Carlos, Morro Pellado, Campo Alegre, Brotas, Espraiado, Torrinha, Ventania, Dous Corregos, Mineiros, Banharão e Jahú.
36	Visconde do Rio Claro até Jahú, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
37	S. Carlos, Retiro, Visconde do Pinhal, Fortaleza, Ouro, Araraquara, Americo Brasiliense, Santa Lucia, Rincão, Ibitirama e Bebedouro.
38	S. Carlos, Motuca, Hammond, Guariba. Corrego Rico, Jaboticabal, Graminha, Ibitirama, Tayuva, Andes e Bebedouro.
39	S. Carlos até Bebedouro, entrando em todas as estações intermedias.
40	S. Carlos até Bebedouro, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.
41	S. Carlos, Rincão, Guatapará, Guarany, Martinho Prado, Barrinha, Macuco, Pitangueiras, Cascalho e Pontal.
42	Rincão até Pontal, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.

N.º das linhas	
43	S. Carlos e Ribeirão Bonito.
44	S. Carlos, Angico, Monjolinho, Jacaré e Ribeirão Bonitó.
45	S. Carlos a Santa Eudoxia.
46	S. Carlos, Babylonia, Floresta, Canchim, Capão Preto, Agua Vermelha, Ararahy e Santa Eudoxia.
47	Dous Corregos e S. Paulo dos Agudos.
48	Dous Corregos, Saldanha Marinho, Capim Fino, Falcão Filho, Campos Salles, Iguatemy, Ayroza Galvão, Pederneiras, Itatinguy, Piatan e S. Paulo dos Agudos.
49	Dous Corregos até S. Paulo dos Agudos, cortada em cada uma das estações intermedias, para o serviço exclusivo dos avisos de trens.

BITOLA DE 0,m60

50	Porto Ferreira, Tombadouro e Santa Rita.
51	Descalvado, Pantano e Aurora.

Transmissões telegraphicas

Os telegrammas transmittidos nos dous ultimos annos constam do seguinte quadro:

	Em 1903			Em 1902		
	Numero de		Receita	Numero de		Receita
	Telegrammas	Palavras		Telegrammas	Palavras	
Bitolas de 1,m60 e de 0,m60						
No trafego proprio	54.488	760.533	45:636$300	58.007	828.893	49:150$700
No trafego estranho	92.229	1.205.320	63:987$010	97.892	1.294.698	69:118$740
No trafego em transito	34.410	427.151	22:260$290	35.063	451.081	23:415$820
Total	181.127	2.393.004	131:883$600	190.962	2.574.672	141:685$260
Em serviço	257.256	10.191.294	—	267.052	10.859.361	
Total geral	438.383	12.584.298	—	458.014	13.434.033	
Secção Rio Claro						
No trafego proprio	36.504	494.618	26:864$700	32.603	440.969	24:153$100
No trafego estranho	51.520	663.998	34:785$710	54.853	726.106	37:742$350
No trafego em transito	3.986	52.826	2:767$290	4.432	63.066	3:205$390
Total	91.010	1.211.442	64:417$700	91.888	1.230.141	65:100$840
Em serviço	286.509	9.051.481	—	253.986	8.058.456	
Total geral	377.519	10.262.923	—	345.874	9.288.597	

	Em 1903			Em 1902		
	Numero de		Receita	Numero de		Receita
	Telegrammas	**Palavras**		**Telegrammas**	**Palavras**	
Via Fluvial						
No trafego { proprio	46	817	41$700	330	5.573	297$200
No trafego { estranho	133	1.725	91$800	1.373	18.956	975$930
Total	179	2.642	133$500	1.703	24.529	1:273$130
Em serviço	65	1.950	—	10.911	364.082	
Total geral	244	4.592	—	12.614	388.611	

A receita proveniente do telegrapho, no ultimo decennio foi:

ANNOS	RECEITA			
	Bitolas de 1,m60 e 0,m60	Secção Rio Claro	Via Fluvial	Todas as linhas
1894 . .	87:440$030	39:946$480	2:690$590	130:077$100
1895 . .	126:581$850	62:441$750	3:364$220	192:387$820
1896 . .	132:587$720	62:374$200	3:590$870	198:552$790
1897 . .	138:249$700	66:147$320	3:606$310	208:003$330
1898 . .	132:692$570	59:744$530	3:063$310	195:500$410
1899 . .	124:351$420	53:686$830	2:873$030	180:911$280
1900 . .	136:924$810	58:904$950	3:618$650	199:448$410
1901 . .	146:155$650	64:909$840	4:301$020	215:366$510
1902 . .	141:685$260	65:100$840	1:273$130	208:059$230
1903 . .	131:883$600	64:417$700	133$500	196:434$800

Serviço telephonico

Mantem a Companhia, para o serviço da via ferrea da bitola de 1,m60, tres centros telephonicos, sendo um de 14 numeros na estação de Campinas, outro de 20 numeros na estação de Jundiahy Paulista e outro de 5 numeros no escriptorio telegraphico da Companhia em S. Paulo. Estão elles ligados por dois fios de cobre, formando circuito metallico e que se cruzam duas vezes por kilometro para evitar a inducção dos fios telegraphicos correndo nos mesmos postes.

O centro de Jundiahy Paulista dá communicação para os apparelhos telephonicos installados nos seguintes pontos que se podem corresponder entre si e fallar tambem para qualquer dos pontos servidos pelos outros centros collocados em S. Paulo e Campinas:

Escriptorio e residencia do Inspector Geral
„ „ „ „ Chefe da Locomoção
„ „ „ „ „ „ Linha
„ do Chefe da Contabilidade
„ „ Almoxarife
„ e residencia do mestre geral das Officinas
Residencia do contra-mestre geral das Officinas.

A estação da Paulista em Jundiahy está ligada por um fio directo á da S. Paulo Railway.

O centro de S. Paulo, assentado na agencia telegraphica, está ligado apenas com a sala de trabalho do Chefe do Escriptorio Central da Companhia.

O centro da estação de Campinas, installado na sala do telegrapho, está ligado com os seguintes pontos:

Escriptorio e residencia do Chefe do Trafego
Residencia do ajudante „ „ „ „
Deposito do Almoxarifado
Armazem de inflammaveis
Residencia do mestre geral da Linha
Officina telegraphica
Empreza telephonica da Cidade.

A estação do Rio Claro está tambem ligada por telephone ao novo armazem de baldeação.

Na Secção Rio Claro funccionam duas linhas telephonicas da Companhia, communicando a estação de S. Carlos com as residencias dos ajudantes do chefe da Linha e do chefe do Trafego, com séde na mesma secção.

6.º — Pessoal

O digno chefe do Trafego Snr. Max Jorge Frederico Mundt continua a prestar com muita dedicação, os mais relevantes serviços á Companhia a que serve desde 1872.

A média do pessoal em serviço na divisão do Trafego, durante o anno de 1903, foi de 1.352 pessoas, assim discriminada:

	Bitola de 1,m60	Secção Rio Claro	Ramal Descalvadense	Ramal de Santa Rita	Via Fluvial	TOTAL Em 1903	TOTAL Em 1902
Chefe	1	—	—	—	—	1	1
Ajudantes	1	1	—	—	1	3	3
Auxiliares, escripturarios, ajudantes e praticantes	14	12	—	—	—	26	26
Conservação da linha telegraphica e apparelhos	7	5	—	—	—	12	11
Chefes de estação e ajudantes	42	68	2	2	2	116	108
Telegraphistas e praticantes	115	100	—	3	—	218	208
Bilheteiros, conferentes, escripturarios, ajudantes, praticantes e porteiros	171	63	—	2	—	236	253
Manobradores, mensageiros, portadores, vigias, trabalhadores, pilotos e marinheiros de lanchas	406	173	2	5	13	599	642
Guardas-porteiras	10	—	—	—	—	10	12
Guardas, ajudantes e praticantes de trem	64	64	1	2	—	131	134
Total	(1) 831	(2) 486	5	14	16	1.352	1.398
Pessoal por um kilometro de linha — Em 1903	2,98	0,74	0,36	0,53	0,24	1,26	—
Pessoal por um kilometro de linha — » 1902	3,12	0,83	0,37	0,55	0,28	—	1,31

(1) Comprehende todo o pessoal em serviço nas estações baldéadoras de Jundiahy, Louveira, Campinas, Rio Claro, Porto Ferreira e Descalvado.

(2) Comprehende o pessoal da estação baldeadora de Ribeirão Bonito.

IV

Linha e Edificios

A 1.º de Fevereiro de 1903, tomou conta do lugar de Chefe da Linha, o distincto collega Dr. Alberto de Mendonça Moreira, Chefe da Construcção, a qual estando n'essa epocha limitada a poucos kilometros, deixou de constituir um departamento especial de serviço para formar uma secção do departamento da linha e edificios. Na direcção d'esses serviços tem prestado, o Dr. Alberto de Mendonça Moreira, com muita dedicação e intelligencia, os melhores serviços á Companhia.

Em relação a elles limito-me a transcrever em sua integra o minucioso e bem elaborado relatorio que me foi apresentado por aquelle habil collega, onde se acham reunidas as mais detalhadas informações sobretudo quanto concerne a essa divisão do serviço.

Illmo. Snr.

Tenho a honra de apresentar a V.ª S.ª os relatorios da linha e da Construcção, referentes ao anno de 1903.

Ao Illmo. Snr. Dr. Manuel Pinto Torres Neves, M. D. Inspector Geral.

Jundiahy, 11 de Abril de 1904.

Alberto de Mendonça Moreira,
Chefe da Linha e da Construcção.

Linha

O quadro abaixo dá a extensão total das linhas e dos desvios e o numero de chaves

Designação das linhas		Extensão de Linha principal	Extensão de Desvios	Numero de chaves
		km.	km.	
Bitola de 1,m60	Tronco — Jundiahy a Descalvado	223,773	74,141	371
	Ramal — Rio Claro	16,792	6,564	36
	« — Santa Veridiana	38,922	4,252	29
« de 1,m00	Tronco — Rio Claro a Bebedouro	276,488	46,599	265
	Ramal — Jahú	142,952	8,430	66
	« — Agua Vermelha	62,976	2,020	17
	« — Ribeirão Bonito	40,115	2,092	16
	« — Agudos	93,517	6,137	41
	« — Mogy Guassú	92,822	6,286	51
« de 0,m60	Linha de Santa Rita	27,028	2,303	22
	« Descalvadense	13,840	1,005	14
	Desvios particulares			
« de 1,m00	Ramal do Jahú — Entre km 136 e 137	. . . . .	0,125	2
	« « 141 e 142	. . . . .	0,142	2
	« « 142 e 143	. . . . .	0,119	1
	Ramal de A. Vermelha « 54 e 55	. . . . .	0,016	1
	« dos Agudos « 11 e 12	. . . . .	0,200	2
« de 0,m60	Linha de Santa Rita no km. 10.	. . . . .	0,050	1
	« « 13.	. . . . .	0,060	1
	« « 20.	. . . . .	0,069	1
	« « 23.	. . . . .	0,059	1
	Linha Descalvadense « 4.	. . . . .	0,025	1
	« « 6.	. . . . .	0,113	1

No seguinte quadro tem-se a extensão comparada das linhas e desvios e o numero de chaves

Designação		Extensão de linha principal			Extensão de desvios			Numero de chaves			Em 1903 Extensão total de linha principal e desvios	Relação da extensão em linha principal para a extensão em desvios
		em 1903	em 1902	Accrescimos em 1903	em 1903	em 1902	Accrescimos em 1903	em 1903	em 1902	Accrescimos em 1903		
		km.	km.	km.	km.	km.	km.				km.	
Tronco e ramaes	1,m60	279,487	279,487	. . .	84,957	80,774	4,183	436	428	8	364,444	24%
	1,m00	708,870	593,410	115,460	71,564	58,791	12,773	456	395	61	780,434	9%
	0,m60	40,868	40,868	. . .	3,308	3,292	0,016	36	36	. . .	44,176	7%
Ramaes particulares	1,m00	. . .	. . .	. . .	0,602	0,602	. . .	8	8	. . .	0,602	. . .
	0,m60	. . .	. . .	. . .	0,376	0,376	. . .	6	6	. . .	0.376	. . .
		1.029,225	913,765	115,460	160,807	143,835	16,972	942	873	69	1.190,032	13%

Na bitola de 1,^{m} 60, o accrescimo da extensão de.... 4,$^{km.}$183^{m} de desvios foi feito nas seguintes estações:

Jundiahy Paulista . .	294	metros
Campinas	3.318	«
Limeira	88	«
Rio Claro	81	«
Porto Ferreira . . .	402	«
	4.183	«

Na bitola de 1,^{m} 00, o accrescimo da extensão de.... 115,^{km} 460,^{m} de linha principal, proveio de serem abertos ao trafego o trecho, em prolongamento, de 62,^{km} 130,^{m} no ramal dos Agudos e do trecho final de 53,^{km} 335,^{m} do ramal do Mogy Guassú.

N'esta mesma bitola, o accrescimo de 12,^{km} 773,^{m} em desvios é assim descriminado:

Novos trechos. . .	11.848	metros
Rio Claro	538	«
Cachoeirinha . . .	62	«
São Carlos. . . .	80	«
Angico	165	«
Monjolinho. . . .	80	«
	12.773	«

Na bitola de 0,^{m} 60 houve apenas o pequeno augmento de 16 metros nos desvios de Porto Ferreira.

A distribuição dos desvios pelas diversas estações, assim como o numero de chaves em 1903, constam dos seguintes quadros, que contêm tambem a posição kilometrica e a altitude das estações.

Bitola de 1,m60

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios em metros	Numero de chaves
Tronco	Jundiahy Paulista	706,1	0+848	16.893	84
	Sant'Anna (*)	728,9	7+168	291	2
	Corrupira (*)	725,2	10+553	466	2
	Louveira	665,8	15+280	1.747	10
	Rocinha	700.6	22+958	1.426	7
	Vallinhos	660,3	30+717	1.120	5
	Samambaia (*)	690,8	37+514	384	2
	Campinas	693,2	44+223	25.562	110
	Bôa Vista	637,8	53+144	1.076	5
	Jacuba (*)	559,9	62+584	435	2
	Rebouças	548,2	69+587	1.473	7
	Pombal (*)	541,0	75+585	533	3
	Villa Americana	528,5	81+906	1.110	6
	São Jeronymo (*)	501,3	87+549	419	2
	Tatú	513,0	93+728	1.330	7
	Itaipú *)	533,0	100+214	426	2
	Limeira	542,0	105+396	1.274	7
	Ibicaba (*)	564,0	110+949	483	2
	Cordeiros	632,0	116+951	6.295	31
	Remanso	664.8	126+188	714	4
	Araras	611,0	134+515	558	4
	Loreto	595,0	138+780	354	2
	Guabiroba	594,0	144+640	450	4
	São Bento	635,0	153+ 91	681	4
	Leme	610,0	161+702	841	6
	Soúza Queiroz	604,7	171+950	639	4
	Pirassununga	634.4	185+ 9	2.515	13
	Laranja Azeda	563,2	189+882	329	3
	Porto Ferreira	549,7	205+394	3.468	23
	Descalvado	647,8	223+773	849	8
				74.141	371
Ramal de Santa Veridiana	Emas	589,0	5+882	641	4
	Baguassú	590,0	12+774	426	4
	Santa Silveria	699,0	23+865	460	4
	Santa Cruz	644,4	32+244	784	6
	Santa Veridiana	674,8	38+922	1.941	11
				4.252	29
Ramal do Rio Claro	Santa Gertrudes	576,0	8+782	614	3
	Rio Claro	612,5	16+792	5.950	33
	(*) Posto telegraphico.			6.564	36

Bitola de 1,m00

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios em metros	Numero de chaves
Tronco	Rio Claro	612,5	0	17.745	73
	Cachoeirinha (*)	642,6	7+140	326	2
	Morro Grande	668,0	14+315	555	4
	Ferraz (*)	568,0	20+832	930	6
	Corumbatahy	575,0	27+ 76	649	4
	Cuscuzeiro (*)	610,0	34+892	408	3
	Annapolis	688,0	41+ 92	588	4
	Oliveiras	688,2	44+105	655	4
	Estrella (*)	788,0	51+415	366	2
	Visconde do Rio Claro	753,0	56+694	2.952	15
	Tupy (*)	778,0	60+400	341	2
	Colonia	742,0	65+375	746	5
	São Carlos	828,7	76+916	6.022	40
	Retiro (*)	850,0	84+604	303	2
	Visconde do Pinhal	829,0	94+470	786	5
	Fortaleza	656,5	107+461	459	4
	Ouro	715,0	117+409	549	3
	Araraquara	650,9	127+486	1.219	10
	Americo Brasiliense	721,2	139+167	683	4
	Santa Lucia	702,0	144+738	623	4
	Rincão	526,0	159+204	1.726	14
	Motuca	607,6	176+139	477	5
	Hammond	592,0	193+472	240	2
	Guariba	604,4	199+732	402	4
	Corrego Rico	524,0	211+259	308	3
	Jaboticabal	577,6	223+245	1.426	9
	Graminha	653,2	232+ 40	415	4
	Ibitirama	677,0	238+990	737	6
	Tayuva	623,6	252+712	560	4
	Andes	624,4	262+358	560	4
	Bebedouro	532,8	276+488	2.843	14
				46.599	265
Ramal do Jahú	Morro Pellado	751,2	13+201	565	4
	Campo Alegre	643,2	27+949	567	4
	Aterrado (*)	661,0	40+461	367	2
	Brotas	664,7	49+742	684	7
	Espraiado	636,0	59+976	361	2
	Canella (*)	783,0	71+753	286	2
	Torrinha	758,0	82+618	535	4
	Taboleiro (*)	821,0	90+565	300	2
	Ventania	689,0	100+202	562	4
	Dous Corregos	648,0	110+198	2.143	19
	Mineiros	648,0	119+379	300	2
	Banharão	687,0	128+697	324	2
	Jahú	544,0	142+952	1.436	12
	(*) Posto telegraphico			8.430	66

Designação das linhas	Estações e postos telegraphicos	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios em metros	Numero de chaves
Ramal de Agua Vermelha	Babylonia	760,0	18+612	270	2
	Floresta	702,4	22+201	202	2
	Canchim	694,0	25+231	272	3
	Capão Preto	694,0	29+605	206	2
	Agua Vermelha	809,0	38+984	196	2
	Ararahy	690,8	50+241	211	2
	Santa Eudoxia	612,0	62+976	663	4
				2.020	17
Ramal de Ribeirão Bon.	Angico	718,8	8+136	356	3
	Monjolinho	664,6	13+ 56	344	3
	Jacaré	578,4	23+343	196	2
	Ribeirão Bonito	588,0	40+115	1.196	8
				2.092	16
Ramal dos Agudos	Saldanha Marinho	748.0	9+812	600	4
	Capim Fino	732,0	17+242	600	4
	Falcão Filho	713,0	26+542	600	4
	Campos Salles	686,0	31+387	1.059	5
	Iguatemy	525,0	42+ 25	547	4
	Ayroza Galvão	452,4	52+755	627	5
	Pederneiras	507,2	63+399	466	4
	Itatinguy (*)	525,6	71+180	303	2
	Piatan	584,0	79+926	296	2
	São Paulo dos Agudos	604,0	93+517	1.039	7
				6.137	41
Ramal do Mogy Guassú	Guatapará	510,0	11+405	444	6
	Guarany	524,4	24+ 52	495	4
	Martinho Prado	502.7	39+487	829	7
	Barrinha	489,0	56+471	561	4
	Macuco	508,2	67+715	484	4
	Pitangueiras	486,1	78+274	1.287	9
	Cascalho	498,3	84+924	599	4
	Pontal	521,7	92+822	1.587	13
				6.286	51

Bitola de 0,m60

Designação das linhas	Estações	Altitudes	Posição kilometrica	Extensão dos desvios em metros	Numero de chaves
Ramal de Santa Rita	Porto Ferreira . . .	549.7	0	1.662	11
	Tombadouro	646,0	17+293	127	2
	Santa Rita	759,4	27+ 28	514	9
				2.303	22
Ramal Descalvadense	Descalvado	647,8	0	396	6
	Pantano	697,6	10+ 90	132	2
	Aurora.	696,8	13+840	477	6
				1.005	14

O quadro seguinte dá em resumo o numero das estações e postos telegraphicos das differentes linhas e o espaçamento médio entre as estações.

Bitola	Designação	Numero Parcial	Numero Total	Espaçamento medio Parcial	Espaçamento medio Total	Observações
				km.		
1,m60	Tronco	30		10,100		Não foram incluidos no calculo do espaçamento medio, 8 postos telegraphicos que não têm trafego nem de passageiros..
	Ramal de Rio Claro	2		8,400		
	Ramal de Santa Veridiana	5	37	7,800	9,6	
1,m00	Tronco	30		11,500		Não foram incluidos 6 postos telegraphicos
	Ramal de Jahú	13		14,300		
	« Agua Vermelha	7		9,000		« « » 3 « «
	« Ribeirão Bonito	4		10,000		
	« Agudos	10		10,400		Não foi incluido 1 posto telegraphico.
	« Mogy Guassú	8	72	11,600	11,4	
0,m60	Linha de Santa Rita	2		13,500		
	« Descalvadense	2	4	6,900	10,2	
	Total		113			

Trilhos e accessorios

Na conservação ordinaria das linhas das diversas bitolas foi empregado material constante do quadro abaixo.

DESIGNAÇÃO	1,m60	1,m00	0,m60	
			Santa Rita	Descalvadense
Trilhos de aço	2.862	1.388	20	—
« « ferro	—	430	—	—
Talas de juncção	5.084	1.113	1.488	—
Parafusos	62.613	60.933	3.103	—
Arruelas	72.750	840	—	—
Pregos	20.732	306.323	15.474	9.248
Tire-fonds	1.624	—	—	—
Chaves completas	49	10	—	—

Dormentes

O movimento de dormentes de madeira nas linhas das diversas bitolas durante o anno de 1903 é dado pelo quadro abaixo:

DESIGNAÇÃO	1,m60		1,m00		0.m60		Observações	
Existentes em 1.° de Janeiro de 1903	95.153		79.068		5.758		Na bitola de 0,m60 foram substituidos:	
Recebidos durante o anno de 1903	12.905	108.058	200.769	279.837	6.368	12.126		
Empregados na substituição dos estragados	49.397		171.142		6.675			
« em obras d'arte	87		—		—			
Fornecidos ás linhas em construcção	60		3.843		—			
« á consolidação dos aterros da serra de Jaboticabal	250		3.741		—		Santa Rita	2.708
Vendidos	120	49,914	—		—	6.675	Descalvadense	3.967
Em ser a 1.º de Janeiro de 1904		58.144		10.111		5.451	Total	6.675

No ultimo quinquennio a substituição de dormentes foi a seguinte:

Designação		Em 1899	Em 1900	Em 1901	Em 1902	Em 1903
Nas linhas da bitola de 1.60 m.		85.424	74.291	54.364	65.058	49.397
« « de 1,00		130.361	124.615	158.063	164.267	171.142
« de 0,m60	Santa Rita .	10.445	12.007	10.404	8.979	2.708
	Descalvadense	4.460	6.148	4.681	5.474	3.967

Lastro

Bitola de 1.m 60

Para alargar cortes e aterros, e para limpar valletas em cortes, correram trens de lastro nas diversas secções, sendo removidos 4.441 vagões de terra.

Continuaram a funccionar com toda a regularidade os dous britadores de pedra para lastro, assentados na pedreira situada nas proximidades da estação de Cordeiros.

Toda a producção d'elles foi empregada na linha, tendo sido substituido o lastro de terra pelo de pedra em 12.207 metros correntes da linha, sendo 4370 metros no trecho de Jundiahy a Campinas e 7.837 metros no de Campinas a Cordeiros.

A 31 de Dezembro de 1903, a extensão da linha com lastro de pedra elevava-se a 47.221 metros, sendo:

9.067 metros entre Jundiahy e Campinas
34.508 « « Campinas e Cordeiros
1.012 « « Cordeiros e Rio Claro
2.634 « « Cordeiros e Descalvado

No ultimo quinquennio o lastro de pedra britada foi empregado em 39.883 metros de linha, sendo:

Em 1899 — 3.651 metros
Em 1900 — 5.989 «
Em 1901 — 10.966 «
Em 1902 — 7,070 «
Em 1903 — 12,207 «

Bitola de 1.m 00

Continuaram em exploração as pedreiras do Ramal de Ribeirão Bonito, da serra de Brotas e da de Rincão, que fornecem a pedra britada para lastro da linha.

A extensão de linha lastrada com pedra, durante o anno de 1903, foi de 32.682 metros e eleva-se a 86.342 metros a extensão total de linha com lastro de pedra em 31 de Dezembro de 1903, sendo:

58.679	metros	entre	Rio Claro e São Carlos
14.714	„	„	Araraquara e Bebedouro
8.530	„	no	Ramal do Jahú
90	„	„	„ de Agua Vermelha
2.256	„	„	„ de Ribeirão Bonito
353	„	„	„ do Mogy Guassú
1.720	„	„	„ dos Agudos.

Nos ultimos tres annos o lastro de pedra britada foi empregado em 64.774 metros da via permanente, sendo:

Em 1901 — 12.899 metros
Em 1902 — 19.193 „
Em 1903 — 32.682 „

Para alargar cortes e aterros e para limpar valletas em cortes correram trens de lastro, transportando aquelles trens 14.287 gondolas de terra.

Bitola de 0.m 60

Não correram trens de lastro.

Cercas e cancellas

Bitola de 1.m 60

Durante o anno de 1903 foram concertados e construidos diversos trechos de cerca, medindo no total 81.993 metros, e assentadas 69 cancellas.

Bitola de 1.m 00

Foram reparados 259.375 metros de cercas, sendo 96.917 metros pelas turmas especiaes encarregadas d'esse serviço e 162.458 metros por empreitada.

Do total de 259.375 metros de cercas concertadas cabem:

Ao tronco de Rio Claro a Araraquara .	59.324	metros
Ao „ de Araraquara a Bebedouro .	83.047	„
Ao Ramal do Jahú	25.648	„
Ao „ de Agua Vermelha	17.028	„
Ao „ de Ribeirão Bonito	43.193	„
Ao „ dos Agudos	26.599	„
Ao „ do Mogy Guassú	4.536	„

Foi construida a extensão de 15.385 metros de cercas, sendo 6.858 metros por turmas especiaes e 8.527 metros por empreitada.

A extensão total de cercas construida se distribue assim:

No trecho de Rio Claro a Araraquara .	6.166	metros
No „ de Araraquara a Bebedouro .	1.830	„
No Ramal do Jahú.	2.507	„
No „ de Ribeirão Bonito	3.319	„
No „ dos Agudos.	1.554	„
No „ do Mogy Guassú	9	„

Foram assentadas 430 cancellas.

Bitola de 0.m 60

Foram construidos 18.513 metros de cercas e assentadas 9 cancellas no Ramal de Santa Rita, e construidos 12.973 metros de cercas e assentadas 26 cancellas no Ramal Descalvadense.

Obras d' Arte

Bitola de 1.m 60

Conservação

Foram feitos pequenos reparos em grande numero de boeiros e reconstruido o do kilometro 42.

Substituiram-se todas as vigas e o soalho das duas passagens superiores nos kilometros 10 e 47.

Foram feitos reparos geraes nos pontilhões dos kilms. 16, 26, 30, 32, 67, 72, 74 e 191 do Tronco e no kilom. 8 do Ramal de Rio Claro.

Melhoramentos e obras novas por conta do custeio

Foi construido um boeiro em Santa Veridiana e prolongado outro em Porto Ferreira.

Foram construidas seis passagens americanas nos kilometros 50, 59 e 66.

Bitola de 1.m 00

Conservação

Foram concertados 39 boeiros e 5 pontilhões, sendo 18 boeiros e 4 pontilhões no Tronco, 9 boeiros e 1 pontilhão no Ramal dos Agudos, 8 boeiros no Ramal de Ribeirão Bonito e 4 boeiros no Ramal de Agua Vermelha.

Melhoramentos e obras novas por conta do custeio

Foram substituidas as vigas compostas de trilhos em 134 pontilhões de 2.m 00 de vão, por outras em duplo T de aço laminado, sendo:

No Tronco	em	59	pontilhões
No Ramal do Jahú	em	32	„
No „ de Agua Vermelha.	em	8	„
No „ de Ribeirão Bonito	em	31	„
No „ dos Agudos . . .	em	4	„

Em Ferraz, tendo sido alargada a explanada, tornou-se necessario prolongar dous boeiros ali existentes e pela mesma razão em Visconde do Rio Claro foram prolongados dous boeiros.

Nos kilometros 89 e 103 do Tronco foram construidas pequenas valletas ao lado de dous pontilhões.

Nos kilometros 150, 151 e 152 no Tronco foram construidos muros de pedra secca para amparar o lastro de pedra.

No kilometro 168 foi levantada a sapata do pontilhão para melhorar a declividade.

No trecho entre Graminha e Bebedouro, devido ao estado de decomposição, da pedra das obras, foram revestidos com tijolos 42 boeiros e 5 pontilhões.

No kilometro 65 do Ramal do Jahú foi augmentado um boeiro e no kilometro 111 uma passagem americana, esta para dar passagem a um desvio.

No kilometro 1 do Ramal de Ribeirão Bonito foi modificado um pontilhão, para melhorar o escoamento das aguas.

Nas pontes de 10.m 00 do kilometro 9 do Ramal do Mogy Guassú foram feitas calçadas de pedra secca no vão, entre os encontros, afim de garantir as fundações dos mesmos contra o effeito da correnteza das aguas das cheias do rio Mogy Guassú.

Na ponte de 100.^{m} 00 do Ramal do Mogy Guassú fez-se um enrocamento de pedra secca nas margens do rio, a montante e a jusante do segundo encontro.

Foram construidas as seguintes obras novas:

No kilometro 28 do Tronco	1	boeiro aberto
No „ 77 „	1	passagem americana
No „ 212 „	1	boeiro aberto
Entre Graminha e Andes .	40	boeiros abertos
„ „ „ .	13	pontilhões
„ „ „ .	4	muros de arrimo
„ „ „ .	3	valletas para escoamento de aguas.

Em Bebedouro foi construida uma valleta para escoamento de aguas, junto a caixa de alimentação das locomotivas.

No Ramal do Jahú foram as seguintes:

Em Brotas . .	1	boeiro aberto
Kilometro 66 .	1	passagem americana
„ 68 .	3	boeiros abertos
„ 69 .	1	passagem americana
„ 101 .	1	boeiro aberto
Em Jahú . . .	1	boeiro aberto.

No kilometro 9 do Ramal de Agua Vermelha foi construido um pontilhão e no kilometro 1 do Ramal de Ribeirão Bonito foi construida uma passagem americana em prolongamento a que foi executada no kilom. 78 do Tronco.

No kilom. 9 do Ramal de Ribeirão Bonito foi construido um pontilhão de 2.^{m} 00 de vão ao lado da estrada de Brotas que ali corta a linha.

Nos kiloms. 17 e 18 do Ramal do Mogy Guassú foram construidas duas passagens americanas.

Bitola de 0.^{m} 60

Foram construidas tres passagens americanas em Santa Rita.

Estações e outros edificios

Conservação

Nas linhas das diversas bitolas houve concertos na quasi totalidade das estações e suas dependencias, bem como nas casas de empregados do trafego e das turmas da Linha, constando estes concertos de retalhamento, caiação, pintura, substituição de vidros quebrados e de algumas portas e

janellas, reforma do calçamento de algumas plataformas e limpeza de poços.

Melhoramentos e obras novas por conta do custeio

Bitola de 1.m 60

Foram completamente reformadas as plataformas de Villa Americana e Leme. Ladrilhou-se com azulejos o saguão da estação de Limeira. Concluio-se a construcção de uma casa de turma em Cordeiros. Foi construido um quarto para dormitorio dos telegraphistas da estação de São Bento. Augmentaram-se os commodos da casa do mestre de linha, em Santa Veridiaua. Foram construidos em Porto Ferreira, commodos para dormitorio dos limpadores de machinas. Construio-se uma latrina em Vallinhos.

Bitola de 1.m 00

Foi construida uma casa para moradia da turma 11 do Tronco. Esta turma residia numa casa situada na explanada de São Carlos, a qual passou a ser habitada pela turma das chaves d'esta estação.

Em Rio Claro concluio-se a casa de residencia do mestre de linha. Em Visconde do Rio Claro foi substituido o calçamento de lages da plataforma por calçamento de parallelipipedos. Em São Carlos foi assentada uma guarita para o guarda-cancellas. Em Visconde do Pinhal e Fortaleza foram feitas modificações para melhor commodidade do serviço e para dar lugar a duas moradias para portadores. Em Santa Lucia está sendo construida uma casa para mestre de linha, sendo para isto aproveitados os materiaes que foram retirados do armazem da navegação em Guatapará. Em Jaboticabal foi construida uma casa para moradia e escriptorio do engenheiro residente, tendo sido aproveitados os materiaes do grupo de casas demolidas em Martinho Prado. No botequim em Brotas foi feita uma modificação e uma sala, assim como calçada no pateo interno do quintal. Em Dous Corregos foi construida uma latrina, assim como um muro para fecho do quintal do Chefe da estação e a sala do botequim foi dividida em compartimentos, ficando um para botequim e outro para escriptorio do engenheiro residente. Em Mineiros foi construido um muro para fecho do quintal. Em Santa Eudoxia foi modificada e reconstruida a casa que ali existia, para residencia do mestre de linha.

Nos kilometros 4 e 29 do Ramal de Ribeirão Bonito foram montadas duas casas de madeira para residencia do pessoal que trabalha na extracção de pedras para lastro.

BITOLA DE 0.m 60

Em Tombadouro foi reconstruida a casa onde mora o portador.

Em Santa Rita foi substituido o calçamento de tijolos pelo de parallelipipedos de pedra em toda a plataforma e construio-se um poço no pateo da estação.

Em Pantano foi augmentada a estação para melhor commodidade do Chefe e construio-se uma casa de madeira para moradia do portador.

Encanamentos e caixas d'agua

Conservação

BITOLA DE 1.m 60

Em Campinas modificou-se o encanamento d'agua e construio-se dous tanques dentro da casa de carros.

Em Villa Americana reparou-se o encanamento d'agua.

Em Santa Cruz assentou-se encanamentos para aguas servidas.

Em Santa Veridiana reparou-se o encanamento d'agua.

Em Porto Ferreira construio-se uma caixa d'agua e concertou-se o encanamento.

BITOLA DE 1.m 00

Em São Carlos foi assentada uma caixa d'agua e removida a antiga para Monjolinho.

Em Campos Salles foi retirada a caixa que ali existia e assentada, pela divisão da construcção, em São Paulo dos Agudos.

Foi augmentado o deposito de alvenaria d'onde parte agua para alimentar a caixa do kilometro 35 do Ramal dos Agudos.

Trabalhos diversos

A divisão da via permanente prestou serviços ás outras divisões da Companhia e a diversos particulares na importancia total de 18:400$960, que é assim distribuida:

Bitola de 1.m 60

A' Tracção	7:904$400	
Ao Trafego.	174$500	
A' Luz Electrica	156$000	
A' diversos fornecedores de dormentes . .	895$200	9:130$100

Bitola de 1.m 00

A' Tracção	4:294$000	
Ao Trafego	285$800	
Ao prolongamento de S. Paulo dos Agudos.	297$000	
A' diversos fornecedores de dormentes . .	4:271$060	9:147$860

Bitola de 0.m 60

Ramal de Samta Rita

A' Tracção	45$000	
A' diversos fornecedores de dormentes . .	30$000	75$000

Ramal Descalvadense

A' Tracção	48$000	48$000
Total		18:400$960

Despesa por conta de capital

Na divisão da via permanente foi, durante o anno de 1903, escripturada na conta de capital a importancia total de 227:118$305 que é assim distribuida:

Bitola de 1.m 60	133:358$528
Bitola de 1.m 00	83:364$145
Ramal Descalvadense . . .	9:014$632
Ramal de Santa Rita . . .	1:381$000

Os serviços executados correspondentes a essas diversas importancias foram os seguintes:

BITOLA DE 1.m 60

Construcção de nova plataforma na estação de Rio Claro	58:817$621	
Construcção de casas para moradia de empregados em Cordeiros	17:378$030	
Construcção do prolongamento do boeiro do outro lado da rua Francisco Theodoro, em Campinas	10:041$420	
Construcção de um armazem para cargas e de casas para moradia de empregados, em Santa Gertrudes	9:679$145	
Construcção de casas para moradia de empregados na estação de Tatú . . .	6:000$000	
Construcção do augmento do deposito de locomotivas em Cordeiros	13:606$052	
Acquisição do sitio destinado ao Horto Florestal	17:836$260	133:358$528

BITOLA DE 1.m 00 — Secção Rio Claro

Trecho de concessão Federal

Augmento da estação de Brotas (conclusão)	3:533$150	
Construcção de uma casa na estação de Araraquara	21:865$380	
Construcção de uma plataforma na estação de Rio Claro	18:616$964	
Construcção de casas para moradia de empregados nas estações de Morro Grande, Annapolis, Oliveiras e Ouro . .	13:603$532	
Construção de 8.675 metros de cercas, incluindo o custo e assentamento de porteiras nos trechos cercados em 1902 .	6:843$860	64:462$886

Trecho de concessão Estadoal

Construcção de casas para moradia de empregados nas estações de Canchim, Capão Preto, Ararahy e Sta. Eudoxia.	13:603$532	
Construcção de 6.712 metros de cercas, incluindo o custo e assentamento de porteiras nos trechos cercados em 1902 .	5:297$727	18:901$259

Ramal Descalvadense

Construcção de cercas	6:450$963	
Augmento da estação de Pantano . . .	2:563$669	9:014$632

Ramal de Santa Rita

Construcção de cercas	1:381$000	1:381$000
Total geral.		227:118$305

Despesa de Custeio

Com a divisão da via permanente despendeu-se:

	Bitola de 1,m60 e 0,m60	Secção Rio Claro	Via Fluvial	Todas as linhas
Em 1902	2.290:974$527	1.537:096$125	9:043$764	3.837:114$416
„ 1903	1.007:694$864	1.357:251$555	514$750	2.365:461$169
	— 1.283:279$663	— 179:844$570	— 8:529$014	— 1.471:653$247

As despesas totaes da divisão da via permanente em 1903 se distribuem do seguinte modo:

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	Total
Bitolas de 1,m60 e 0,m60				
Administração	32:784$240	932$389	—	33:716$629
Via Permanente	443:566$900	(1) 259:517$474	5:780$000	708:864$374
Obras d'Arte	30:115$750	23:267$219	—	53:382$969
Estações e Edificios	56;744$110	44:741$705	1:630$000	103:115$815
Cercas	10:080$620	6:975$643	—	17:056$263
Trens de lastro	8:976$100	2:600$491	—	11:576$591
Modificação de desvios em Campinas	36:271$880	43:710$343	—	79:982$223
	618:539$600	381:745$264	7:410$000	1.007:694$864
Bitola de 1,m00				
Administração	58:820$060	3:320$491	—	62:140$551
Via Permanente	696:434$920	(2) 352:462$300	27$700	1.048:924$920
Obras d'Arte	31:861$424	26:556$526	—	58:417$950
Estações e Edificios	37:431$246	29:046$973	9;593$400	76:071$619
Cercas	12:177$310	30:421$281	20:360$550	62:959$141
Trens de lastro	35:274$930	10:048$774	—	45:323$704
Modificação de desvios em Rio Claro	2:016$700	1:396$970	—	3:413$670
	874:016$590	453:253$315	29:981$650	1.357:251$555

(1) Sendo 226:064$820 de dormentes

(2) Sendo 274:548$930 de dormentes

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	Total
Via Fluvial				
Estações	434$900	51$880	—	486$780
Leito do Rio	—	27$970	—	27$970
	434$900	79$850	—	514$750
Todas as linhas				
Administração	91:604$300	4:252$880	—	95:857$180
Via Permanente	1.140:001$820	[1] 612:007$744	5:807$700	1.757:817$264
Obras d'Arte	61:977$174	49:823$745	—	111:800$919
Estações e Edificios	94:610$256	73:840$558	11:223$400	179:674$214
Cercas	22:257$930	37:396$924	20:360$550	80:015$404
Trens de lastro	44:251$030	12:649$265	—	56:900$295
Modificação de desvios em Campinas e Rio Claro	38:288$580	45:107$313	—	83:395$893
	1.492:991$090	835:078$429	37:391$650	2:365:461$169

[1] Sendo 500:613$750 de dormentes.

As despesas de Administração da via permanente communs ás diversas linhas foram distribuidas nas seguintes proporções:

Bitola de 1,m60 e 0,m60	8,0
Secção Rio Claro	2,0
Total	10,0

As diversas verbas de despesa da linha em 1903 comparadas com as do anno anterior, mostram as seguintes differenças:

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	Total
Bitola de 1,m60 e 0,m60				
Administração	+ 11:623$872	— 141$599	—	+ 11:482$273
Via Permanente	— 13:006$730	— (1) 85:016$137	+ 5:780$000	— 92:242$867
Obras d'Arte	+ 8:232$850	+ 10:714$354	—	+ 18:947$204
Estações e Edificios	— 83$120	— 21:042$578	— 6:413$196	— 27:538$894
Cercas	+ 657$280	+ 2:109$657	—	+ 2:766$937
Trens de lastro	+ 1:659$590	— 1:132$383	—	+ 527$207
Modificação de desvios em Campinas	+ 17:565$180	+ 7:493$184	—	+ 25:058$364
Assentamento de trilhos novos	— 161:315$800	— 960:320$773	—	— 1.121:636$573
Demolição de velhos edificios e reconstrucção de novos em Campinas	—	—	— 100:643$314	— 100:643$314
	— 134:666$878	— 1.047:336$275	— 101:276$510	— 1.283:279$663

(1) Sendo 76:724$864 de dormentes.

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	Total
Bitola de 1,m00				
Administração	+ 14:289$968	+ 1:938$385	—	+ 16:228$353
Via Permanente	+ 150:070$943	— (2) 29:784$935	— 308$300	+ 119:977$708
Obras d'Arte	+ 16:277$118	+ 16:866$805	—	+ 33:143$923
Estações e Edificios	— 15:655$458	— 19:029$539	+ 432$680	— 34:252$317
Cercas	— 1:921$396	+ 22:674$588	+ 17:943$610	+ 38:696$802
Trens de lastro	+ 15:248$140	— 4:560$439	—	+ 10:687$701
Assentamento de trilhos novos	— 54:339$130	— 302:404$640	—	— 356:743$770
Modificação de desvios em Rio Claro	— 3:751$500	— 3:831$470	—	— 7:582$970
	+ 120:218$685	— 318:131$245	+ 18:067$990	— 179:844$570

(2) Sendo 30:957$814 de dormentes.

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	Total
Via Fluvial				
Estações	— 4:335$850	— 3:832$819	— 313$000	— 8:481$669
Leito do Rio	—	— 47$345	—	— 47$345
	— 4:335$850	— 3:880$164	— 313$000	— 8:529$014
Todas as linhas				
Administração	+ 25:913$840	+ 1:796$786	—	+ 27:710$626
Via Permanente	+ 137:064$213	— (1) 114:848$417	+ 5:471$700	+ 27:687$496
Obras d'Arte	+ 24:509$968	+ 27:581$159	—	+ 52:091$127
Estações e Edificios	— 20:074$428	— 43:904$936	— 6:293$516	— 70:272$880
Cercas	— 1:264$116	+ 24:784$245	+ 17;943$610	+ 41:463$739
Trens de lastro	+ 16:907$730	— 5:692$822	—	+ 11:214$908
Modificação de desvios em Campinas e Rio Claro	+ 13:813$680	+ 3:661$714	—	+ 17:475$394
Assentamento de trilhos novos	— 215:654$930	— 1.262:725$413	—	— 1.478:380$343
Demolição de velhos edificios e reconstrucção de novos em Campinas	—	—	— 100:643$314	— 100:643$314
	— 18:784$043	— 1.369:347$684	— 83:521$520	— 1.471:653$247

(1) Tendo diminuido de 107:682$678 reis a despesa com dormentes.

O quadro seguinte indica as medias da despesa da divisão da linha em 1903 e 1902 por diversas unidades considerando somente os transportes retribuidos.

Unidades	Bitolas de 1,m60 e 0,m60		Secção Rio Claro		Via Fluvial		Todas as linhas	
	1903	1902	1903	1902	1903	1902	1903	1902
Trem kilometro.	1$047	2$310	1$026	1$277	—	—	1$035	1$744
Vapor «	—	—	—	—	$165	$286	$165	$286
Vehiculo « de 4 rodas	$048	$101	$060	$072	—	—	$054	$087
Lancha «	—	—	—	—	$069	$084	$069	$084
Tonelada « de peso util.	$017	$032	$037	$038	$005	$006	$024	$034

Pessoal

A media mensal do pessoal em serviço na divisão da Linha, durante o anno de 1903, foi de 1280, assim distribuidos:

Designação das linhas por bitola		Chefe da Linha	Ajudante do Chefe da linha	Engenheiros Residentes	Desenhista	Escripturario	Mestre de linha geral	Mestres de linha das secções	Feitores	Trabalhadores	Mestres dos pedreiros	Pedreiros, serventes e cavouqueiros	Carpinteiros	Ferreiros e malhadores	Machinista do britador	Total
	1,m60	1	1	—	1	1	1	6	53	303	1	82	4	5	1	458
	1,m00		1	3			—	14	109	557	—	104	4	2	—	795
Santa Rita	0,m60		(*)	—			(*)	(**)	3	12	(*)	(*)	(*)	(*)	—	27
Descalvadense			(*)	—			(*)	(**)	2	9	(*)	(*)	(*)	(*)	—	
Total		1	2	3	1	1	1	20	167	881	1	186	8	7	1	1280

(*) Servem os da bitola de 1,m60.
(**) Serve o da ultima secção da bitola de 1,m60.

Construcção

Ramal do Mogy Guassú

A 13 de Setembro de 1900 foi dada ao empreiteiro, Engenheiro Flavio de M. Uchôa, a primeira ordem de serviço , e em seguida começaram os trabalhos da linha.

Pelo mesmo tempo, foi iniciada a construcção das estações e mais edificios, a cargo do empreiteiro, Engenheiro Luiz Breede.

O primeiro trecho, tendo 40 kilometros de extensão, foi inaugurado em 29 de Dezembro de 1901.

O segundo trecho, com a extensão de 38 kilometros, foi aberto ao trafego em 1.º de Fevereiro de 1903.

O terceiro e ultimo trecho, de 15 kilometros, ficou concluido em Março, sendo feita a inauguração do trafego no dia 25 d'esse mez.

Em meus relatorios anteriores, já me referi aos trabalhos d'este ramal e ás causas de demora da sua conclusão.

Ramal dos Agudos

A construcção do prolongamento do ramal dos Agudos, comprehendendo o trecho de Campos Salles a Pederneiras, foi contractada com os empreiteiros, Engenheiros Americo R. dos Santos e Manoel M. Tapajoz.

Os trabalhos começaram em Dezembro de 1901 e, em 25 de Março de 1903, foi inaugurado o primeiro trecho, até Ayroza Galvão, com a extensão de 21 kilometros.

O trecho seguinte, de 10 kilometros, até Pederneiras, inaugurou-se em 1.º de Outubro. N'este trecho está a ponte sobre o Rio Tietê, que por sua importancia merece capitulo especial, que adiante se verá.

Nos primeiros mezes do anno de 1903, procedeu-se á revisão dos estudos do prolongamento — de Pederneiras a S. Paulo dos Agudos — e foi locado o novo projecto, ficando a linha com 30 kilometros de extensão ou menos 5 kilometros que o traçado primitivo.

Esta parte do prolongamento foi contractada com o empreiteiro, snr, Sebastião de Oliveira Damas.

Começados em Março os trabalhos de construcção, foi a linha aberta ao trafego no dia 7 de Dezembro.

A extensão do ramal, inaugurado no anno de 1903, é de 62 kilometros, comprehendendo 5 estações, 1 posto telegraphico, 10 casas de turma, 1 casa para o guarda da ponte do Tieté, 3 caixas d'agua, 99 boeiros abertos de 0,50 a 1,00, 3 boeiros capeados de 0,80, 25 boeiros em arco de 0,80 a 1,90, 13 pontilhões abertos de 1,90 a 5,00, 9 pontilhões em arco de 2,00 a 6,00 e 3 pontes respectivamente de 10,00, de 30,00 e de 400,00.

As quantidades de trabalhos executados foram:

Trabalhos preparatorios:

	m^2
Roçado em capoeirão de machado e em matta virgem	1.253.660,00
Destocamento	117.895.00

Movimento de terras:

	m^3
Excavação em terra	427.280.000
« « piçarra	44.043,000
« « pedra solta	18 019,000
« « pedreira	21.419,000
« « total	510.761,000
« por metro corrente	8,200

Obras d'arte:

	m^3
Derivações de cursos d'agua	7.922,000
Escavação para fundações	12.307,000
Alvenarias	12.040,000
Concreto	1.590,000
Cantaria	56,000
	m^2
Rejuntamento, emboço e rebôco	10.410,00
Apparelho superficial	719,00

	m³
Enrocamento	1.050,000
Numero total de obras d'arte	156
Numero de obras d'arte por kilometro . .	2,5

VIA PERMANENTE

Extensão assentada (linha, desvios e triangulo de reversão	66.147,000
Cubo total de lastro	69.975,000
Cubo de lastro por metro corrente	1,128

CERCAS:

	m
Extensão assentada	128.530
Numero de cancellas	208

Alem dos trabalhos acima mencionados, foi necessario fazer uma obra de não pequena importancia, mas que se tornou indispensavel para dar facil accesso á estação de São Paulo dos Agudos e que consistiu n'um grande aterro ligando a estação á cidade e portanto ás estradas que para esta convergem. O aterro, tendo 8,^{m}00 de largura, foi feito sobre um brejo nas cabeceiras do Ribeirão Grande, que separa a estação da cidade e que foi transposto por um pontilhão em arco de 3,^{m}00 de vão.

Nos extremos dos dous primeiros trechos successivamente inaugurados, foram assentados triangulos de reversão para poderem as machinas dos trens de volta viajar de frente; para o mesmo fim foi construido, em S. Paulo dos Agudos, um gyrador.

Para o serviço telegraphico, foram assentadas duas linhas com póstes de trilhos velhos sendo este trabalho executado por pessoal da Companhia.

N'este prolongamento, no trecho de Campos Salles, ao kilometro 54 do ramal, foram empregados trilhos usados de 17 Kg. por metro corrente, procedentes do ramal de Jahú, onde foram substituidos por outros trilhos, e do kilometro 54 em diante, empregaram-se trilhos novos de 25 Kg. por metro corrente.

Ainda no fim do anno de 1903, foram feitos os estudos e a locação do prolongamento alem de S. Paulo dos Agudos, medindo 20 kilometros de extensão. A linha attravessa terrenos bastante accidentados, passando do valle do Ribeirão Grande para o do Rio Turvo, d'este para o do Rio do Campo e ainda d'este para o do Batalha, o que obriga a grandes desenvolvimentos e fortes rampas.

N'este trecho deverão ser construidas 3 estações, sendo a primeira no kilometro 4+400, a segunda no km. 12+400 e a terceira no km. 19+720 a partir da de S. Paulo dos Agudos. O local da ultima estação foi escolhido em condições que permittem o desenvolvimento de uma povoação, para a fundação da qual, por determinação da Directoria. será adquirido por compra o terreno necessario.

As obras d'arte são de pequena importancia e constam de:

					m
1	boeiro	em	arco	de	0,60
13	«	«	«	«	0,80
2	«	«	«	»	1,50
1	«	«	«	«	3,00

3 passagens superiores, sendo uma da linha Sorocabana sobre um pontilhão em arco de 4,^{m}50 de vão, e as outras duas de estradas de rodagem sobre estrado de vigas rectas de ferro ligadas por abobadilhas de tijolo e apoiadas sobre pilares de alvenaria.

Alem d'estas obras, serão construidos, depois de preparado o leito, diversos pequenos boeiros abertos,

Quadro comparativo das condições technicas e outros dados das novas linhas

Designação	Ramal do Mogy-Guassú	Prolongamento de Jaboticabal a Bebedouro	Prolongamento do ramal dos Agudos	
			de C. Salles a S. P. Agudos	Alem de S. P. Agudos
	km. m	km m	km. m	km. m
Extensão total	92.957,0	53.198,0	[2]) 61.864,0	20.114,0
Relação da extensão em recta para a extensão total . .	71,%	55,8%	62,8%	51,7%
Relação da extensão em curva para a extensão total .	29,%	44,2%	37,2%	48,3%
Relação da extensão em nivel para a extensão total . .	50,1%	38,2%	32,4%	22,6%
Relação da extensão em rampas para a extensão total.	49,9%	61,8%	67,6%	77,4%
Extensão do maior alinhamento recto	5.800,m0	1.145,m0	3.688,m0	1.153,m0
Extensão do maior trecho de nivel	4.550,0'	2.640,m0	5.500,m0	1.200,m0
Raio minimo	202,m3	149,m6	156,m4	150,m23
Declividade maxima . . .	[1]) 1,6%	1,6%	1,8%	1,8%
Extensão total em que foi empregada a rampa maxima.	1.830,m0	2.637,m0	5.950,m0	6,139,m0
Desenvolvimento das curvas de raio minimo	3.855,m8	3.939,m0	294,m0	2.208,m0

[1]) Excepcionalmente foi empregada a rampa de 1,75 % na sahida de Rincão.
[2]) A estaca 0 da linha nova acha-se 300 m. alem do eixo da estação de C. Salles

Ponte do Tieté

Vasão. — O Rio Tieté, no lugar em que está construida a ponte, tem nas aguas ordinarias, a largura de 385 m. e uma profundidade que varia de 0,m 60 a 1,m 00, de uma margem para outra.

A cóta das aguas minimas é 442,m500 e a enchente maxima observada, segundo informações duvidosas, subiu á 447.m500; porem, por affirmação de pessoa fidedigna e moradora a muitos annos á beira do rio, a maior enchente não foi acima da cóta 446,m000.

Nas duas margens existem terrenos planos e baixos por onde, nas grandes cheias, as aguas espalham-se.

Attendendo a estas circumstancias locaes, foi adoptado o vão total de 400 metros, dividido em treze vãos de 30,^{m}80; alem d'isso, para dar passagem ás aguas que extravasarem do leito, foi construida uma ponte com o vão de 30,^{m}80 na margem direita e construiu-se tambem um pontilhão em arco com 6,^{m}00 de abertura, na outra margem, distando cada uma d'estas obras cerca de 100 m. da ponte grande.

O estabelecimento dos pilares no leito do rio, sem duvida, reduziu sensivelmente a secção de vasão natural e augmentou, em consequencia, a velocidade da corrente; mas a reducção feita na largura será compensada, em parte, na occasião das enchentes, por uma super elevação do nivel da agua, não havendo n'isso inconveniente algum.

Poderia, aliás, ser compensada pelo abaixamento do fundo, havendo então excavação; porem essa hypothese não é de receiar-se, em virtude da natureza do fundo, que é todo de rocha.

O espaço livre entre a maior enchente (447,500 exagerado) e o nivel inferior das vigas metallicas (450,619) é de cerca de 3,^{m}00; o que basta para garantir, com grande folga, as vigas contra o choque de troncos de arvores ou quaesquer outros corpos fluctuantes.

Distribuição dos vãos. — Na escolha do numero e extensão dos vãos, predominou a consideração do menor custo da ponte.

Diminuindo o numero de vãos, cresceria o seu comprimento; portanto, em igualdade de condições, diminuiria a despesa dos pilares e augmentaria a da superstructura; o inverso se daria crescendo o numero de vãos.

Considerando sufficiente o vão total de 400 m. e, adoptando o systema de pilares tubulares, a solução mais economica é a de treze vãos de cerca de 30 m. como facilmente se póde demonstrar.

Sejam:

L o vão total:

l cada vão parcial;

$a+bl$ o peso por metro corrente da viga metallica, em que o termo a se refere ás peças de ponte e ás longarinas e é invariavel qualquer que seja o vão; o termo bl representa o peso por metro corrente das vigas principaes, que cresce augmentando o vão;

k o preço do aço por kg. em obra;
P o custo de um pilar.
Isto posto, o custo total da ponte é:

$$K = (a + b\,l)\,L\,k + \left(\frac{L}{l} + 1\right)P$$

Differenciando em relação a l e fazendo $\frac{d\,k}{d\,l} = 0$, resulta:

$$L\,b\,K - P\frac{L}{l^2} = 0$$

e

$$P = b\,k\,l^2$$

donde

$$l = \sqrt{\frac{P}{b\,k}}$$

Substituindo as letras por valores conhecidos, o vão mais conveniente é:

$$l = \sqrt{\frac{10:000\$000}{25 \times 500}} = 28 \text{ m em numero redondo}$$

Foram adoptados 13 vãos de 30,^{m}80 para dar, em numero redondo, o total de 400 m.

Locação. — Normalmente ao eixo da ponte, em cada margem e á jusante da obra, foram locadas duas linhas de 400 m. de extensão, para servirem de base de triangulação. Cumpre notar que raramente se encontram condições locaes tão favoraveis para esta operação como as d'este caso.

As bases serviram principalmente para locar o segundo encontro, cuja posição era funcção da do outro, que foi marcado em primeiro lugar.

A differença da distancia, dada por triangulação, para a medida directamente, entre as faces oppostas das sapatas dos encontros, foi de 0,^{m}035, que para o caso era nulla.

Para a locação dos caixões das fundações dos pilares, serviu de auxilio a ponte provisoria e para isso, no alinhamento do eixo da ponte, media-se o vão para obter-se o centro do pilar, donde com o transito dava-se a esquadria nas extremidades de uma taboa pregada no sentido normal á ponte. Dos dous pontos marcados nas extremidades da taboa, á dada distancia, e do ponto que designava o centro do pilar, baixavam-se fios de prumo, que determinavam a posição dos caixões.

Para a locação do par de columnas formando um pilar, estacionava-se o instrumento n'uma das margens, em pontos situados no alinhamento dos eixos das columnas e, visando pontos correspondentes da outra margem, marcava-se sobre a mesma taboa que tinha servido para a locação dos caixões, dois pontos que determinavam uma linha, que era traçada e sobre a qual, depois de novamente assentado o instrumento no centro do pilar, tinham-se, no cruzamento das duas linhas, pontos dos eixos verticaes das duas columnas.

Superstructura metallica. — A superstructura metallica da ponte tem o comprimento total de 400 m. comprehendendo treze lanços iguaes e independentes. As vigas são do typo Warren, rigidas, de estrado inferior, tendo 4 m. de largura e 3 m. de altura *hors cornières*, ou cerca de $^1/_{10}$ do vão.

As cordas superiores e inferiores têm a secção de T. composto de uma alma de 400×10 mm., uma mesa de 350×12 mm. e duas cantoneiras de $\frac{100 \times 100}{10}$. Esta secção é constante em todo o comprimento, sendo reforçada por uma chapa de 350×8, do segundo ao penultimo painel.

As diagonaes extremas constam de uma alma de .... 400×10, duas cantoneiras de $\frac{100 \times 100}{10}$, duas cantoneiras de $\frac{60 \times 60}{8}$ e uma mesa de 350×8; as diagonaes intermediarias são formadas de duas cantoneiras cuja secção varia de $\frac{110 \times 110}{11}$ a $\frac{120 \times 120}{15}$, do centro para as extremidades.

Os póstes ou montantes têm todos a mesma secção e são formados de tres cantoneiras de $\frac{70 \times 70}{8}$. As vigas principaes são ligadas entre si por travessinas (peças de ponte) em fórma de duplo T, composto de uma alma de 350×8, duas mesas de 290×8 e quatro cantoneiras de $\frac{80 \times 80}{8}$.

Cravadas ás travessinas existem duas filas de longarinas, espaçadas de $1,^{m}07$ que supportam a via permanente e tem a secção de duplo T, formado de uma alma de 380×8, duas mesas de 380×8 e quatro cantoneiras de $\frac{70 \times 70}{8}$. As vigas principaes são contraventadas horisontalmente, na parte inferior, por cantoneiras dispostas em cruz de S.º André, tendo a secção variando de $\frac{50 \times 50}{7}$ a $\frac{80 \times 80}{8}$ do painel central para os extremos. As mesmas vigas têm, em suas extremidades,

placas de ferro fundido, aparafusadas ás mesas, pelas quaes repousão, n'uma extremidade, sobre rôlos e na outra sobre uma chapa, ancorada nos pilares.

A via permanente sobre a ponte compõe-se de dormentes de 2,m50×0,24×0,17 espaçados de 0,m60 de eixo a eixo e fixados por parafusos ás orelhas, em fórma de cantoneiras, cravadas na mesa superior das longarinas. Sobre os dormentes existem aparafusadas duas filas de longarinas de madeira de 0,20×0,12 distantes 0,m30 do bordo interno dos trilhos. Os trilhos, que têm o peso de 25 kg. por metro corrente, são ligados aos dormentes por meio de tirefonds. Entre as duas filas de trilhos estão pregadas taboas de pinho, formando o soalho que permitte a passagem a pé aos empregados da conservação. Os dormentes são, em sua maioria, de faveiro, havendo alguns de aroeira e outros de jacarandá.

Encontros e pilares. — Os encontros são vasados por arcos de 4 m. de abertura e têm, em planta, a fórma de duplo T; são formados de alvenaria ordinaria, com silharia nas faces apparentes e no arco, sendo de cantaria as soleiras e toda a parte superior a ellas. O aterro junto aos encontros é sustentado por alas rampantes circulares de alvenaria de pedra secca.

Os pilares são formados, cada um, de duas columnas de concreto, de 1,m80 de diametro e 8,m10 de altura, encaxadas em cylindros metallicos. As columnas estão situadas á distancia de 4 m., de eixo a eixo; os cylindros metallicos são ligados entre si por um contraventamento vertical, formado de cantoneiras. Esses cylindros, que serviram de fórma e servem de protecção ao concreto, são compostos de aneis de chapa de aço de 9 mm. de espessura e 0,m90 de altura. Os aneis são compostos de quatro segmentos; a ligação dos aneis uns aos outros é feita por meio de flanges horisontaes aparafusados e os segmentos são ligados entre si por flanges verticaes tambem aparafusados. Na parte superior das columnas estão engastados lajões que servem de assento ás placas de apoio. Os cylindros metallicos terminam na parte superior por um capitel de aço fundido.

Os pilares são circumdados por um enrocamento de pedras.

Este systema de pilares tubulares têm sobre o de pilares de alvenaria diversas vantagens: menor custo, menor diminuição da secção de vasão, maior facilidade e presteza

de execução. Sobretudo esta ultima vantagem, no nosso caso era muito importante, attendendo á duração da estação do anno em que o bom tempo e as aguas baixas do rio permittiam trabalhar facil e livremente.

A pressão sobre a base dos pilares é a seguinte:

Peso de uma viga. .	$34,^{t}5$	
« da via permanente.	6,1	
« movel	122,5	
P =	163,1÷2=81,55	
Peso de um cylindro metallico .	6,25	
« do concreto	57,226	
p =		63,476

Peso total = P + p = $145,^{t}000$ em numero redondo.

Area de uma columna:

$$w = \frac{\pi d^2}{4} = 25434^{cm^2}$$

Pressão sobre a base:

$$R = \frac{145.000kg.}{25.434}\ 5,^{kg.}7 \text{ por } cm.^2$$

A rocha do fundo do rio poderia ainda receber, com toda segurança, uma pressão quatro vezes maior.

Fundações. — O leito do rio é de rocha compacta, núa, em toda a largura e n'uma grande extensão á montante e a jusante da ponte.

As fundações do primeiro encontro, que desceram á profundidade de $4,^{m}70$ assentam directamente sobre a rocha; as do segundo encontro, na profundidade de $3,^{m}50$ repousam igualmente sobre a rocha, mas tendo de permeio uma camada de pedregulho misturado com argilla, formando um conglomerado bastante resistente.

Os pilares todos assentam na rocha, tendo interposta uma camada de concreto.

A abertura das cavas para as fundações dos dous encontros não offerecem difficuldades por não ter sido encontrada agua senão em quantidade diminuta e ser bom de excavar o material encontrado, proveniente dos alluviões seculares e .constituido de areia argillosa de mistura com seixos rolados

Para as fundações dos pilares foram empregados enseccadeiras ou caixões, sendo um grande exterior e dous menores correspondendo cada um d'estes a uma columna. Para assentar os caixões, era primeiramente armado o seu esqueleto n'uma das margens e depois lançado n'agua, escorregando sobre dous pranchões; amarrado por cabos á balsa que servia de meio de transporte de um lado para outro do rio, era o esqueleto levado ao lugar competente por fluctuação e impellido por operarios que trabalhavam dentro d'agua. Centralisado e mantido fixo por meio de sarrafos pregados aos cavalletes da provisoria, era vestido com taboas que formavam as suas quatro paredes. Os pequenos caixões interiores eram armados sobre um estrado provisorio de pranchões repousando sobre o caixão maior e em seguida arreados ao lugar. Esses pequenos caixões tinham as seguintes dimensões: 1,40×2,20×2,00, sendo as paredes de taboas de 0,22×0,025 pregadas em dous quadros formados de vigotas de 0,08×0,11 de esquadria. Os caixões grandes vão indicados no desenho annexo.

Os caixões, depois de centrados em seus respectivos lugares, eram enrocados para se conservarem, em posição invariavel e, feito isto, lançava-se o concreto no intervallo entre o caixão grande e os pequenos, até um pouco acima do nivel d'agua e, dentro dos caixões menores, até o nivel em que deviam assentar as columnas. Depois de feita a péga do concreto, exgottava-se a agua do interior dos pequenos caixões e assentavam-se dous pedaços de trilho que eram engastados no concreto, o que facilitava o nivelamento da base das columnas na cóta devida. Assentavam-se então os primeiros aneis dos cylindros metallicos e procedia-se ao lançamento do concreto no interior e exteriormente, de modo a ficarem as columnas embutidas n'um massiço de altura de cerca de 0,^{m}80. Cumpre observar que para tornar estanques as enseccadeiras, tentou-se o emprego da tubatinga, mas não deu resultado satisfactorio a tentativa. E' preciso igualmente notar que, no projecto primitivo, as columnas deviam assentar directamente sobre a rocha; porem, como esta offerecesse uma superficie irregular e desegual para todas as columnas, que tinham todas a mesma altura, foi resolvido baixar o *grade* da linha e supprimir o anel inferior (0,^{m}90 de altura) e então nivelar o leito do rio, nos lugares dos pilares, por meio de uma camada de concreto, variando de 0,50 a 0,80 de altura. O lançamento do concreto nos caixões foi

feito por immersão, empregando-se tubos de chapas de ferro, uns maiores empregados nas primeiras camadas e outros menores empregados nas camadas superiores. Fazia-se o tubo repousar no fundo, lançava-se o concreto pela parte superior; levantando-se e movendo lateralmente o mesmo tubo, era o concreto depositado nos lugares precisos. Era levantado o tubo de modo que o nivel superior do concreto que continha não descesse abaixo do nivel d'agua exterior afim de manter-se o equilibrio e desse modo não ficar lavado o concreto.

MATERIAES EMPREGADOS. — Na construcção do corpo dos encontros e das alas foi empregada pedra *grês* ou *arenito*, proveniente de uma pedreira situada a 4 kilometros da ponte.

Com diversos especimens d'esta pedra foram feitas experiencias no Gabinete de Resistencia de Materiaes da Escola Polytechnica de S. Paulo e os resultados obtidos foram:

Peso medio por metro cubico . . . 2226 kg.
Carga media de ruptura por centimetro quadrado 606

Alguns especimens foram experimentados 24 horas apoz um banho de 24 horas e ainda humidas; emquanto que as outras, depois de 8 dias de seccagem. Se tomarmos para coefficiente de resistencia $^1/_{10}$ de carga de ruptura, ainda teremos uma larga margem de segurança.

Uma parte das sapatas dos encontros e todo o concreto dos pilares foram feitos com *pedra ferro* de pedreiras existentes perto das margens do rio. Esta pedra é muito commum n'este Estado e a sua resistencia bem conhecida.

A pedra para o concreto foi toda britada á mão, em fragmentos podendo passar em todos os sentidos por um anel de 4 a 6 cem. de diametro; os detrictos de dimensões inferiores a 2 cm. eram regeitados, bem como toda a terra de mistura empregando-se para a separação uma peneira apropriada.

A composição de todas as argamassas empregadas foi de cimento e areia.

Empregaram-se diversas marcas de cimentos Portland, de péga lenta. No concreto serviram as marcas «Torre Eiffel» e « Bigoraa. »

Não se encontrando boa areia nas proximidades da obra, houve necessidade de vir buscal-a a Jundiahy e tam bem alguma a Louveira e a Vallinhos. Foram transportados 77 vagões de areia, cubando cerca de 440 metros cubicos.

A composição do concreto foi de tres volumes de pedra para dous volumes de mistura feita a secco de uma parte de cimento e duas de areia, contendo o metro cubico de concreto 0,75 de pedra e 0,50 de argamassa.

A composição das argamassas dos encontros em suas diversas partes foi de 1:3, 1:2 e 1:1 de cimento e areia.

Quantidades de trabalhos executados. — Nos encontros e pilares executaram-se os seguintes trabalhos:

	m^3
Excavação para fundação . . .	1210,000
Enrocamento	840,000
Concreto	1531,000
Alvenaria ordinaria	622,000
Alvenaria de apparelho . . .	157,000
Alvenaria de pedra secca . .	470,000
Cantaria	42,000
	m^2
Apparelho superficial	418,000
Rejuntamento	418,000

Ponte provisoria.—A ponte de serviço, por seu caracter provisorio e para servir apenas a facilitar o transporte dos materiaes de construcção dos encontros e dos pilares, apresentava condições de resistencia muito restrictas, alem de ser de pequena altura e ter a largura apenas necessaria para uma linha de trilhos, tendo 1 metro de bitola. Não obstante estas condições desfavoraveis, foi esta ponte aproveitada para a montagem da superstructura metallica, graças ao systema imaginado para executar esse trabalho, do qual adiante se tractará. A ponte provisoria tinha 398 m, de comprimento, 2 m. de largura na parte superior e 6,^{m}50 de altura sobre o fundo do rio; era dividida em vãos de cerca de 7,^{m}50. Em desenho annexo vê-se uma parte d'esta ponte, bem como o apparelho que serviu para a sua armação.

Por ser interessante, vou dar o modo de funccionar d'esse apparelho e para comprehendel-o, supponha-se montado um vão da ponte: fazia-se então com o auxilio de alavancas, o apparelho correr á frente, sobre rolos, até que sua extremidade ficasse na posição do cavallete a assentar e ahi

era apoiado provisoriamente n'um cavallete portatil, tendo um dispositivo que permittia abaixar ou levantar a travessa superior de apoio; completava-se depois o estrado da ponte no vão abandonado pelo apparelho, assentando-se os dormentes, as taboas do soalho e os trilhos da linha que servia para o transporte de algumas das peças da mesma ponte.

Os pés direitos do cavallete eram conduzidos em balsas até proximo do lugar em que deveriam ser empregados, e, ahi lançados n'agua, eram conduzidos por dous homens para debaixo do apparelho que por meio do sarilho e da talha da frente, suspendia-os por sua extremidade superior, afim de serem encaixados nas barras de ferro, previamente collocadas nos furos feitos no fundo do rio. Feito isto, inclinavam-se convenientemente os pés direitos e a elles pregava-se provisoriamente uma travessa destinada a dar a distancia devida entre as suas extremidades superiores, ficando o centro dessa travessa, marcado por um prego, no eixo da ponte. Ligavam-se depois provisoriamente por meio de sarrafos os pés direitos ao apparelho para mantel-os na posição desejada e era então feita nas suas extremidades superiores a mecha para o encaixe da peça transversal ou travessa, servindo de apoio ás longarinas, as quaes eram transportadas em troly sobre a ponte e assentada no lugar por meio do sarilho e talha do apparelho. Era em seguida completado o cavallete pela collocação de uma travessa ligando os pés direitos pouco acima do nivel d'agua, e duas diagonaes formando contraventamento. As duas vigas longitudinaes da ponte eram assentadas sobre as travessas superiores dos cavalletes com o auxilio de duas talhas collocadas lateralmente no apparelho. O contraventamento, formado por dous pranchões collocados em X, de espaço a espaço, entre dous cavalletes, era assentado por ultimo, sendo os pranchões levados ao lugar por meio de cabos. Para armar um cavallete, collocar as longarinas e correr o apparelho á frente e suspender os pés direitos do cavallete seguinte, era preciso um dia de serviço,

Os furos na rocha do fundo do rio, onde intruduziam-se as barras de ferro que fixavam os pés direitos dos cavalletes, eram feitos por dous operarios servindo-se de uma broca de aço de 3 m. de comprimento e 4 cm. de diametro e trabalhando sobre um pequeno cavallete de ferro, tendo o peso necessario para resistir á correnteza das aguas.

Esse cavallete era collocado á distancia dada por um sarrafo de comprimento determinado e de modo que seu

eixo coincidisse com o eixo da ponte, em posição normal ao mesmo eixo, para o que fazia-se que suas extremidades ficassem equidistantes do cavallete anterior. Era de um dia o tempo necessario para abrir dous furos.

Montagem dos cylindros. — Os dous primeiros aneis de cada cylindro, depois de armados fóra, em um estrado feito provisoriamente sobre a enseccadeira, eram assentados no lugar respectivo, com o auxilio de um mastro.

Os aneis superiores, bem como o capitel, eram formados assentando-se successivamente cada quadrante no seu lugar.

Depois de armados e contraventados os cylindros, procedia-se ao lançamento do concreto. Em desenho annexo vê-se o modo por que era executado este trabalho.

Montagem da superstructura. — Na montagem empregaram-se:

Um guincho movido a vapor, assentado na margem direita, junto ao encontro, debaixo da provisoria, que nesta extremidade tinha o estrado mais largo e era aberto no centro para permittir a suspensão das diversas peças da ponte pelo guincho;

Um ventilador a vapor para accionar as forjas;

Quatro trollys munidos de apparelhos de suspensão, constando de um guincho e quatro mastros com talha, podendo montar-se e desmontar-se á vontade, e sendo destinados a suspender as cordas inferiores de cada vão;

Dous apparelhos para suspender as peças da ponte, as longarinas e os montantes, os quaes apoiavam-se nas cordas inferiores;

Um apparelho, fixado a um pilar e destinado a levantar as peças componentes das cordas superiores dos vãos consecutivos,

Estes apparelhos eram todos muito simples, constando apenas de vigotas de pinho convenientemente combinadas e munidas de moitões.

Na cravação empregaram-se forjas tocadas á mão, além das que eram accionadas pelo ventilador que fornecia ar por um encanamento de folha de ferro, assentado ao longo e por debaixo do estrado da provisoria, sendo as derivações para cada forja feitas com mangueiras de lona.

Na margem direita foram installadas officinas de ferreiro e carpinteiro e um almoxarifado contendo ferramentas e utensilios necessarios para os trabalhos. Igualmente havia uma installação completa de luz electrica para permittir o serviço á noute.

O processo de montagem empregado consistiu simplesmente em fazer das cordas inferiores de cada lanço uma ponte de vigas armadas, afim de servir de andaime para a montagem das outras peças, servindo a provisoria de madeira para o transporte da ferragem.

A marcha da montagem era a seguinte: do deposito da ferragem da ponte eram transportadas, em trollys, pela linha de serviço, para junto do guincho, as peças que compunham uma corda inferior; essas peças eram levantadas pelo guincho e assentadas, na ordem devida, sobre quatro trollys, em que estavam apparelhos suspensores, e, depois de ajustadas e aparafusadas, para formarem a viga, era esta transportada para o vão respectivo. Ahi fixavam-se á provisoria os trollys por meio de parafusos e os mastros dos mesmos, por meio de tirantes de ferro. Com os guinchos dos trollys, um em cada um, suspendia-se a viga a uma altura pouco superior ao nivel superior dos pilares, para permittir collocar sobre as duas columnas de cada pilar, uma pequena viga transversal formada de tres pedaços de trilho, sobre a qual vinha a corda apoiar provisoriamente, sendo, alem disso, apoiada nos mastros de cada trolly. Feito isto armava-se a viga com tirantes de ferro, começando por collocar os pedaços das extremidades, em seguida os centraes e depois os pontalletes. As extremidades dos pedaços centraes dos tirantes eram munidos de roscas á direita e esquerda que eram apertadas até que a corda ficasse com uma flecha invertida de cerca de 3 cm. Depois de armada a viga, desmontavam-se os mastros dos trollys e afastavam-se estes para lugar conveniente. Restava dar um movimento lateral á corda para que viesse apoiar sobre as columnas correspondentes dos dous pilares o que se conseguia por meio de macacos de locomotivas.

Procedia-se de modo semelhante para as outras cordas inferiores dos demais vãos. Depois de assentadas as cordas, collocava-se o contraventamento horisontal inferior e fazia-se a cravação d'aquellas. As peças do contraventamento eram suspensas por cabos munidos de gancho de ferro nas extremidades. Em seguida, montavam-se sobre as vigas ja arma-

das, os apparelhos suspensores e, partindo do centro para as extremidades, levantavam-se e assentavam-se as peças de ponte, os montantes correspondentes e as longarinas. Assentadas essas peças, collocavam-se as cobre-juntas e os parafusos que deviam depois ser substituidos pelos rebites.

As peças das cordas superiores, que eram transportadas por trollys para debaixo do lanço respectivo, eram então levantadas para cima do estrado da ponte, sobre o qual, movendo-se sobre roletes, espalhavam-se de um lado e outro para depois serem collocadas em seus lugares respectivos.

Para equilibrar o apparelho de suspensão d'essas peças, eram ellas assentadas duas a duas, sendo suspensa uma de cada lado pelos dous guinchos do apparelho, que funccionavam simultaneamente.

Depois de assentadas as peças das cordas superiores. os respectivos tapa-juntas e calços e feita a sua ligação provisoria por meio de parafusos, assentavam-se as diagonaes, que eram levantadas por moitões, presos a uma travessa collocada sobre as cordas superiores.

Assim montado um lanço, era entregue aos cravadores.

Logo que era concluida a cravação dos diversos vãos, retiravam-se os tirantes de ferro que serviam para armar as vigas e assentavam-se estas em sua posição definitiva sobre os rôlos e placas de apoio, com o auxilio de quatro macacos de locomotiva, um em cada cabeceira.

O tempo gasto na montagem de cada lanço foi em media de sete dias, incluindo, ás vezes, algumas horas de trabalho á noite. O pessoal empregado propriamente na montagem compunha-se de 20 a 25 operarios. A cravação dos rebites foi feita a mão. O numero das turmas de cravadores variou de cinco a doze. conforme as necessidades do serviço. O numero total de rebites cravados foi de 40.850, sendo o numero maximo de rebites cravados em um dia, por uma turma, de 188. Era muito desigual o trabalho das diversas turmas, variando conforme a pericia dos operarios respectivos: assim é que para umas a média diaria foi de 60 rebites, ao passo que para outras foi de 130.

Pintura. — A pintura da superstructura metallica foi feita com duas mãos de tinta a oleo de linhaça cosido, sendo a primeira de zarcão (oxydo de zinco) e a outra de roxo composto (oxydo de ferro). Os pilares e o estrado de madeira

foram pintados com uma só mão de pixe. Antes de serem pintadas, foram as peças metallicas raspadas e limpas com raspadeiras de ferro e escovas de aço. O pessoal encarregado d'esse serviço constou de 5 a 27 operarios, variando o numero, conforme as necessidades da occasião. A primeira mão, a de zarcão, foi applicada a todos os vãos, menos dous, quando ainda não montados, como é de bôa regra; a segunda mão, a de roxo composto, foi applicada depois de montado cada vão. A superficie pintada das peças de um lanço por montar foi de 560 m² e a de um vão montado, 500 m². A superficie pixada de cada pilar foi de 93 m².

A ponte provisoria foi começada no dia 15 de Outubro de 1902, tendo sido a sua construcção interrompida no dia 18 de Novembro, por causa de enchente que sobreveio. No dia de 25 de Março de 1903 foi recomeçada a construcção, que terminou no dia 27 de Abril.

Em *dous mezes e poucos dias* foi, pois, a provisoria construida. As fundações do segundo encontro foram começadas em Fevereiro de 1903 e as do primeiro em Abril. As fundações de tres pilares foram feitas em Novembro de 1902 e as dos nove restantes, no anno seguinte, de Março em diante. A 14 de Abril de 1903 foram assentados os primeiros aneis das columnas do primeiro pilar começado. A 24 de Maio foi começada a montagem da superstructura metallica e ficou concluida exactamente *tres mezes* depois, no dia 24 de Agosto. A pintura da ponte foi começada em 17 de Junho e terminada em 27 de Agosto. No dia 28 de Agosto de 1903 foi a ponte inaugurada com toda a solemnidade e com grande satisfação para todos quantos tomaram parte n'esta obra.

A ponte provisoria foi construida pelo operoso sub-empreiteiro, Snr. Sebastião de Oliveira Damas, que tambem executou as alvenarias e os trabalhos connexos dos encontros e dos pilares. A montagem da parte metallica foi feita por administração com o pessoal da Companhia, sendo admittidos como extranhos apenas algumas turmas de cravadores. Planejou e dirigiu este importante serviço o Snr. Balbino Peçanha, habil e intelligente mestre da officina de caldeireiros de Jundiahy. Foi encarregado da pintura da ponte o Snr. Joaquim Dutra, que executou satisfactoriamente as condições de seu contracto. Como engenheiro residente, assistiu, de

principio a fim, com muita dedicação e assiduidade, a todos os trabalhos da construcção da ponte, o Engenheiro Roberto Marinho de Azevedo, sendo auxiliado, na direcção geral do serviço pelo engenheiro-chefe, a quem cumpre declarar que, aos esforços e á capacidade d'aquelles a quem foi, em boa hora, confiada a execução da obra, é devido o bom exito dos trabalhos, bem como a presteza com que foram feitos. Passo a dar o custo da obra, descriminando as diversas verbas:

Custo do material metallico posto em Santos	152:806$739	
Direitos	38:455$500	
Depesas diversas em Santos	8:511$760	
Frete até Jundiahy	17:087$800	216:861$799
Montagem, pintura e despesas accessorias.		149:007$293
Alvenarias e concreto dos encontros e pilares . . .		173:149$096
Custo total da ponte . . .		539:018$188

O peso do metal empregado é:

	t.
Aço laminado da superstructura (13 lanços) . .	454,0
Idem idem dos pilares (24 columnas	128,7
Aço fundido do capitel das columnas	22,1
Ferro fundido das placas de apoio	6,0
Chumbo das placas de apoio	0,7
Total	611,5

Custo, por tonelada, do material posto em Santos. . .	249$888
Idem idem do material e montagem	598$314
Custo da ponte montada, por metro corrente	1:347$545

Seguem os calculos justificativos da resistencia da ponte.

Dados

Vão	30 m.
Altura.	3 m.
Comprimento dos paineis	6 m.
Seccante do angulo das diagonaes com a vertical. .	$\frac{\sqrt{3^2+3^2}}{3} = 1,414$
	t.
Peso proprio de uma viga, por metro corrente	0,560
Peso da via permanente, por metro corrente de viga . .	0,140
Carga permanente, idem idem.	0,700
A carga movel é dada por duas locomotivas de 44 t. com seus tenders de 16 t., correspondendo proximamente, por metro corrente de viga, a	t. 2,000

		t.
Carga permanente por painel	$6 \times 0,7 =$	4,2
Carga movel idem	$6 \times 2,0 =$	12,0
Carga total idem.	$6 \times 2,7 =$	16,2

		t.
Reacção em cada apoio, devida á carga permanente	$\frac{4\times4,2}{2}=$	8,4
„ „ „ „ „ á carga movel	$\frac{4\times12}{2}=$	24,0
„ „ „ „ „ á carga total	$\frac{4\times16,2}{2}=$	32,4

Esforços nas cordas

a) devidos á carga total (fig. 1)

$$L\,b = \frac{-32,4 \times 6}{3} \ldots\ldots = -64,8$$

$$L\,d = \frac{-32,4 \times 12 + 16,2 \times 6}{3} \ldots = -97,2$$

$$A\,a = \frac{32,4 \times 3}{3} \ldots\ldots = +32,4$$

$$B\,c = \frac{32,4 \times 9 - 16,2 \times 3}{3} \ldots = +81,0$$

$$C\,e = \frac{32,4 \times 15 - (16,2 \times 9 + 16,2 \times 3)}{3} \ldots = +97,2$$

b) devidos á pressão do vento (fig. 2)

No caso de um trem sobre a ponte, a superficie batida pelo vento é de $3,^{m^2}33$; se a intensidade do vento fôr de 150 kg. por m^2, resultará o esforço de $3,33 \times 150 = 500$ kg. por metro corrente de viga. Estando a ponte descarregada e considerando uma intensidade de 250 kg. o esforço, por m. corr. de viga é $1,^{m^2}92 \times 250 = 480$ kg.

Tomaremos o caso mais desfavoravel e então a carga por painel é $3 \times 0,^t 5 = 1,^t 5$ e a reacção $\frac{1,5 \times 9}{2} = 6,^t 75$.

$$A\,B = \frac{-6,75 \times 3}{4} \ldots\ldots = -\ 5,1$$

$$B\,C = \frac{-6,75 \times 6 + 1,5 \times 3}{4} \ldots\ldots = -\ 9,0$$

$$C\,D = \frac{-6,75 \times 9 + 1,5 \times 6 + 1,5 \times 3}{4} \ldots = -11,6$$

$$D\,E = \frac{-6,75 \times 12 + 1,5 \times 9 + 1,5 \times 6 + 1.5 \times 3}{4} \ldots = -13,5$$

$$E\,F = \frac{-6,75 \times 15 + 1,5 \times 12 + 1,5 \times 9 + 1,5 \times 6 + 1,5 \times 3}{4} \ldots = -14,1$$

$$F\,G = \frac{-6,75 \times 18 + 1,5 \times 15 + 1,5 \times 12 + 1,5 \times 9 + 1,5 \times 6 + 1,5 \times 3}{4} \ldots = -13,5$$

Dos valores acima se deduz:

$$A\,C = \frac{A\,B + B\,C}{2} = -\ 7{,}1^{t}$$

$$C\,E = \frac{C\,D + D\,E}{2} = -\ 12{,}6$$

$$E\,G = \frac{E\,F + F\,G}{2} = -\ 13{,}8$$

Se o vento soprar do outro lado da ponte, tem-se os mesmos esforços em a c, c c e e g.

Esforços maximos nas cordas (fig. 1)

$$L\,b = \ldots\ldots = -\ 64{,}8^{t}$$

$$L\,d = \ldots\ldots = -\ 97{,}2$$

$$A\,a = 32{,}4 + 7{,}1 = +\ 39{,}5$$

$$B\,c = 81{,}0 + 12{,}6 = +\ 93{,}6$$

$$C\,e = 97{,}2 + 13.8 = +\ 111{,}0$$

Esforços nas diagonaes (fig. 1)

a) devidos á carga permanente

$$L\,a = -8{,}4 \times 1{,}414 \quad \ldots \quad = -\ 11{,}9^{t}$$

$$a\,b = +8{,}4 \times 1{,}414 \quad \ldots \quad = +\ 11{,}9$$

$$b\,c = -(8{,}4 - 4{,}2)\ 1{,}414 \quad \ldots \quad = -\ 5{,}9$$

$$c\,d = \ldots\ldots\ldots = +\ 5{,}9$$

$$d\,e = -(8{,}4 - 2 \times 4{,}2)\ 1{,}414 \quad = \quad 0$$

b) devidos á carga movel

$$de = \left(\frac{1}{5} + \frac{2}{5}\right) 12 \times 1{,}414 = +10{,}2^{t} \text{ (maximo positivo)}$$

$$de = \ldots\ldots = -10{,}2 \text{ (maximo negativo)}$$

$$cd = \left(\frac{1}{5} + \frac{2}{5} + \frac{3}{5}\right) 12 \times 1{,}414 = +20{,}4$$

$$cd = -\left(\frac{1}{5} \times 12\right) 1{,}414 \ldots = -3.4$$

$$bc = \ldots\ldots = -20{,}4$$

$$bc = \ldots\ldots = +3{,}4$$

$$ab = \left(\frac{1}{5}+\frac{2}{5}+\frac{3}{5}+\frac{4}{5}\right) 12 \times 1{,}414 = +33{,}9 \text{ (não soffre esf. negativo)}$$

$$La = \ldots\ldots = -33{,}9$$

Esforços maximos nas diagonaes

	L a	a b	b c	c d	d e
	t		t	t	t
Carga movel { Compressão . . .	— 33,9	—	— 20,4	— 3,4	— 10,2
Carga movel { Extensão . . .	—	+ 33,9	+ 3,4	+ 20,4	+ 10,2
Carga permanente	— 11,9	+ 11,9	— 5,9	+ 5,9	—
Compressão maxima	— 45,8	—	— 26,3	—	— 10,2
Extensão maxima	—	+ 45,8	—	+ 26,3	+ 10,2

Esforços nos montantes

Os montantes não são propriamente membros da viga e estão sujeitos somente aos esforços resultantes da carga transmittida pelas peças de ponte.

Esforços nas diagonaes do contraventamento (fig. 2)

Devido á pressão do vento

$$Ab = \left(\frac{9}{10}+\frac{8}{10}+\frac{7}{10}+\frac{6}{10}+\frac{5}{10}+\frac{4}{10}+\frac{3}{10}+\frac{2}{10}+\frac{1}{10}\right) 1{,}5 \times \frac{\sqrt{3^2+4^2}}{4} = 8{,}4^{t}$$

$$Bc = \left(\frac{8}{10}+\frac{7}{10}+\frac{6}{10}+\frac{5}{10}+\frac{4}{10}+\frac{3}{10}+\frac{2}{10}+\frac{1}{10}\right) 1{,}5 \times \frac{\sqrt{3^2+4^2}}{4} \;.\; = 6{,}8$$

$$Cd=\left(\frac{7}{10}+\frac{6}{10}+\frac{5}{10}+\frac{4}{10}+\frac{3}{10}+\frac{2}{10}+\frac{1}{10}\right)1,5\times\frac{\sqrt{3^2+4^2}}{4} \quad . \quad . =5,3$$

$$De=\left(\frac{6}{10}+\frac{5}{10}+\frac{4}{10}+\frac{3}{10}+\frac{2}{10}+\frac{1}{10}\right)1,5\times\frac{\sqrt{3^2+4^2}}{4} \quad . \quad . \quad . =3,9$$

$$Ef=\left(\frac{5}{10}+\frac{4}{10}+\frac{3}{10}+\frac{2}{10}+\frac{1}{10}\right)1,5\times\frac{\sqrt{3^2+4^2}}{4} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . =2,8$$

Coefficientes de trabalho

Cordas

$$Lb=\frac{64800\ kg}{12000\ mm^2}=\overset{kg}{5,4}$$ por mm² de secção bruta

$$Ld=\frac{97200}{14800}=6,6$$

$$Aa=\frac{39500}{12012}=3,3$$

$$Bc=\frac{93600}{14812}=6,3$$

$$Ce=\frac{111000}{14812}=7,5$$

Diagonaes

$$La=\frac{45800\ kg}{12392\ m^2}=\overset{kg}{3,7}$$

$$ab=\frac{45800}{6750}=6,8$$

$$bc=\frac{26300}{6750}=3,9$$

$$cd=\frac{26300}{3800}=6,9$$

$$de=\frac{10200}{4598}=2,2$$

Contraventamento

$$A\,b = \frac{8400}{1216}\frac{kg}{mm^2} = \overset{kg}{6{,}6}$$

$$B\,c = \frac{6800}{1056} = 6{,}4$$

$$C\,d = \frac{5300}{896} = 5{,}9$$

$$D\,e = \frac{3900}{651} = 6{,}0$$

$$E\,f = \frac{2800}{651} = 4{,}3$$

Peças de ponte

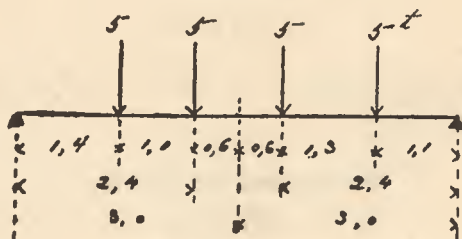
Vão. . . . . 4 m.

Peso proprio da viga . . . . $\overset{t}{0{,}420}$

Cargas transmittidas por uma longarina:

Peso da longarina . . . . $\overset{t}{0{,}300}$

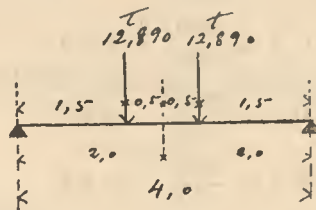
Peso da via permanente. . . . . $0{,}140 \times 3 = 0{,}420$

Peso da machina, achando-se na posição indicada na fig. 3. $\frac{5(1,4 + 2,4 + 1,1 + 2,4)}{3} = 12{,}170$

12,890

Momentos de flexão no meio da viga

a) Peso proprio

$$M_p = \frac{0{,}420 \times 4}{8} = \overset{t}{0{,}21}$$

b) Carga transmittida por uma longarina

$$M_m = 12{,}890 \times 1{,}5 = \overset{t.\,m}{19{,}335}$$

Momento de flexão maximo

$$M_t = M_p + M_m = \overset{t.\,m}{19{,}545} \text{ ou } 19.545.000 \text{ kg. mm.}$$

A viga é formada por uma alma de 550×8, por 4 cantoneiras de $\frac{80 \times 80}{8}$ e por 2 mesas de 290×8, o que dá $\frac{I}{V} = 2.770.619$.

O trabalho do metal será: $R = \overset{kg}{7{,}1}$ por mm² de secção bruta.

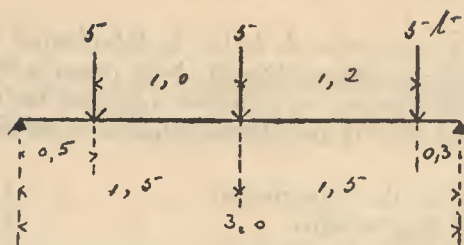
Longarinas

Vão		3 m.
Peso proprio.		$\overset{t}{0{,}300}$
Peso da via permanente	$3 \times 0{,}140 =$	0,420
Carga permanente		0,720

Momentos de flexão

a) da carga permanente

$$M_p = \frac{0{,}720 \times 3}{8} = \overset{t.\,m}{0{,}27}$$

b) da carga movel

$$M_m = 5\,(0.5 + 1{,}5 + 0{,}3)\,\frac{1}{2} = \overset{t.m}{5{,}75}$$

Momento de flexão maxima

$$M_t = M_p + M_m = \overset{t.m}{6{,}020} \text{ ou } 6.020.000 \text{ kg. mm.}$$

A viga é um duplo T composto de uma alma de 380×8, de 4 cantoneiras de $\frac{70 \times 70}{8}$ e 2 mesas de 160×8; o seu momento de resistencia é $\frac{I}{V} = 1.294.559$. O trabalho molecular do metal será:

$$R = \overset{kg}{4{,}65} \text{ por mm}^2 \text{ de secção bruta.}$$

Despesa

A despesa dos estudos e da construcção das novas linhas foi a seguinte:

	Até 1902	Em 1903	Total
Ramal do Mogy-Guassú.	4.942:678$011	594:076$861	5.536:753$872
Prolongamento de Jaboticabal a Bebedouro .	3.105:090$057	457:785$182	3.562:875$239
Prolongamento do ramal dos Agudos. . . .	1.175:121$009	3.141:809$726	4.316:930$735
Total . .	9.222:888$077	4.193:671$769	13.416:559$846

Pessoal

Devido á conclusão da linha de Jaboticabal a Bebedouro e do ramal do Mogy-Guassú, bem como a dos estudos do ramal de Piracicaba, foi reduzido o pessoal technico d'esta divisão, o qual em 31 de Dezembro, era o seguinte:

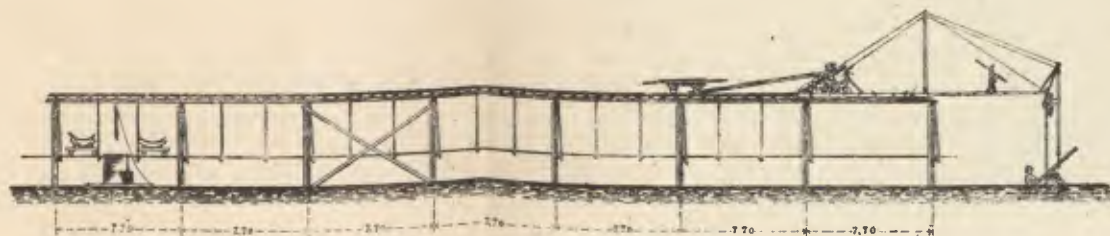
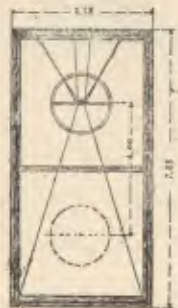
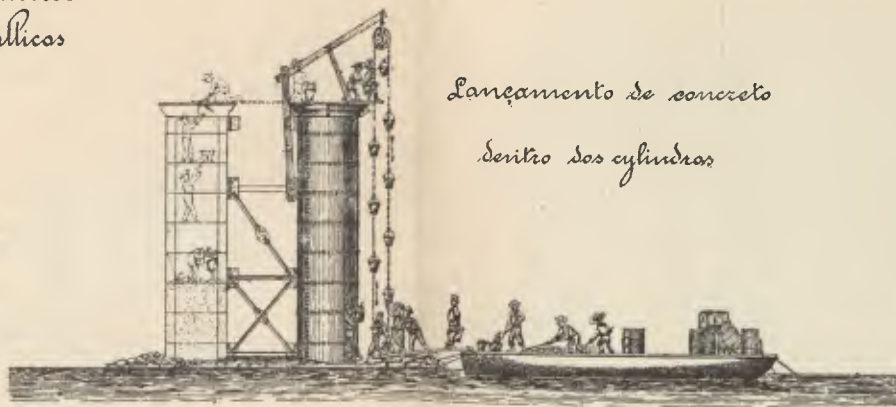
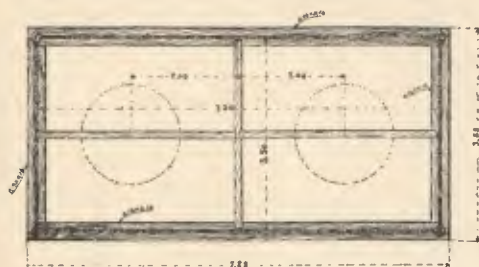
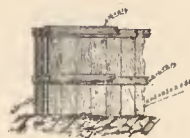
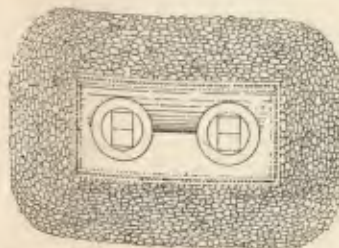
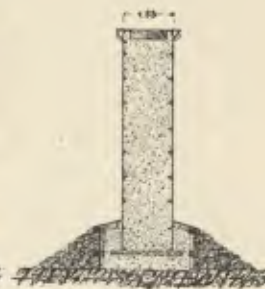
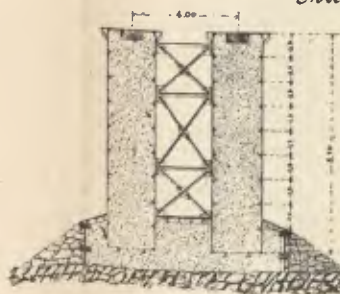
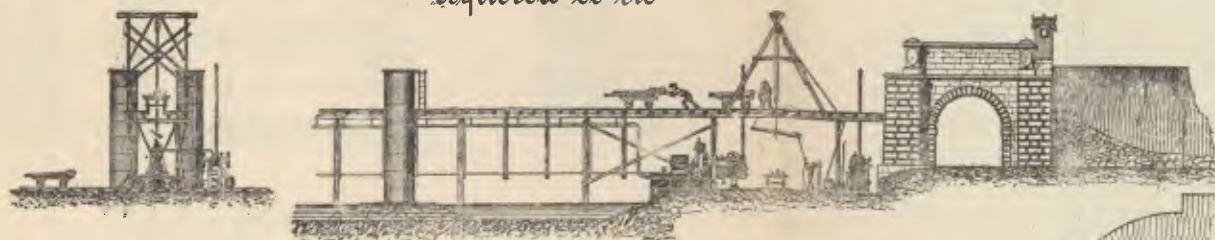
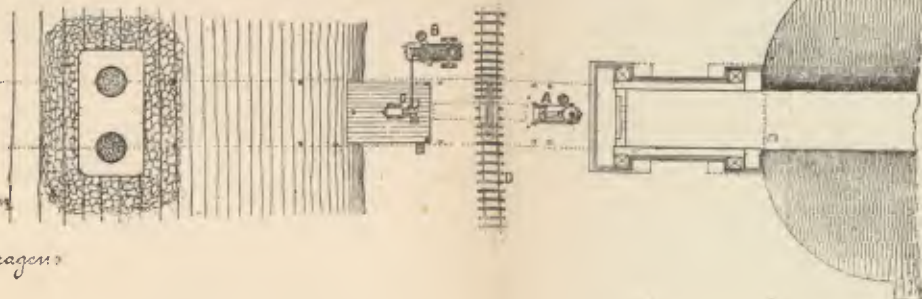
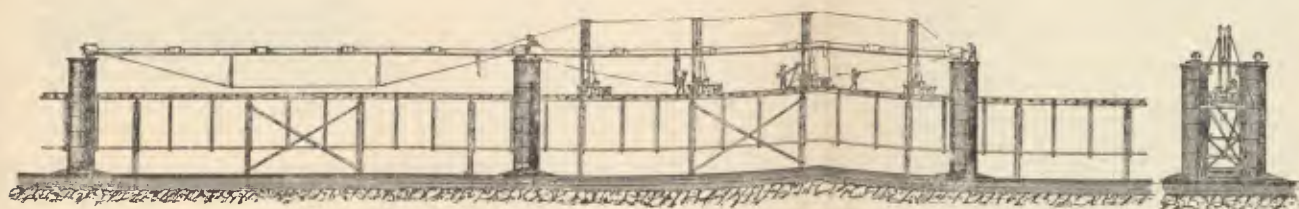
Chefe da Construcção	1
1.º Engenheiro	1
Chefe de Secção	1
Ajudantes.	4
Desenhista.	1
Total.	8

Jundiahy, 11 de Abril de 1904.

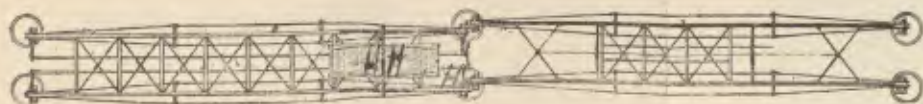
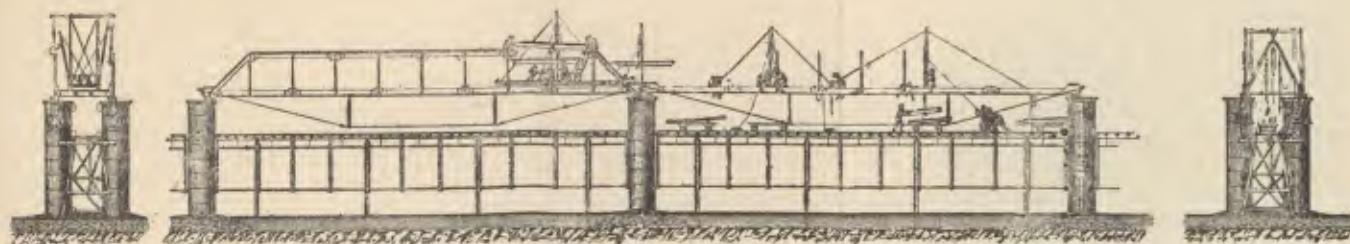
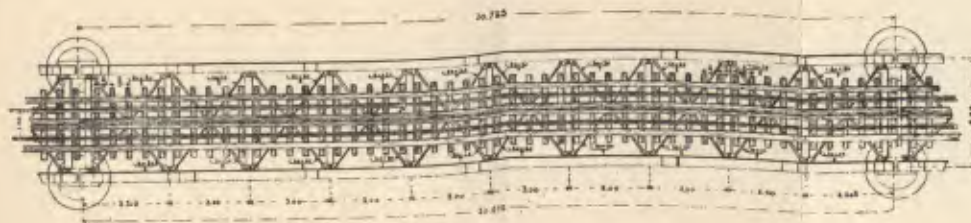
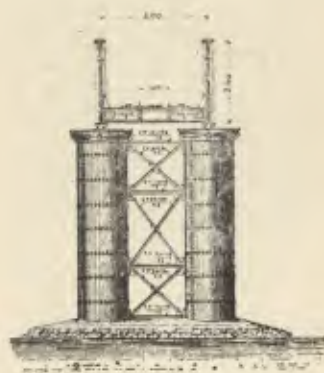
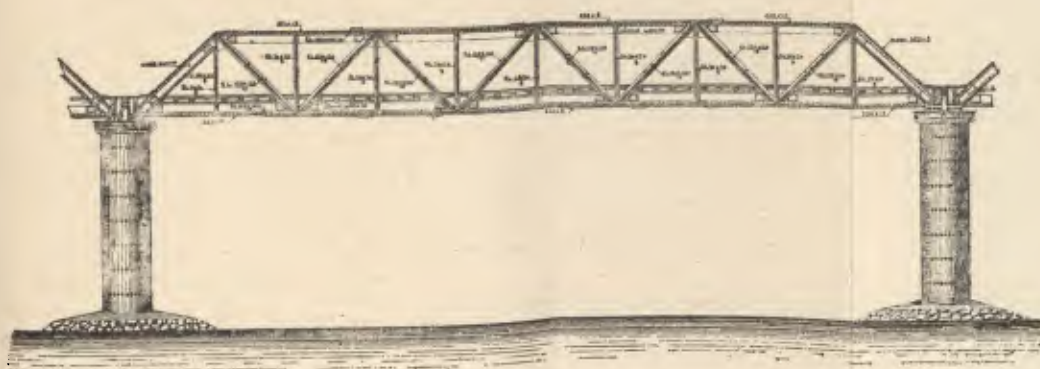
Alberto de Mendonça Moreira
Chefe da Linha e da Construcção,

Ponte do Tieté

Vista Geral

Montagem da ponte provisoria e de um cylindro metallico dos pilares

Assentamento dos dous primeiros aneis dos cylindros metallicos

Lançamento de concreto dentro dos cylindros

Enseccadeira

Pilar

Machinas e apparelhos installados na margem esquerda do rio

Armação das cordas inferiores

Montagem das cordas superiores

Vista de um vão

João B. Carneiro
Desenhou

Horto Florestal

Tendo a Companhia resolvido a criação de um horto para o plantio de arvores, sob a denominação de "Horto Florestal", annexado á divisão da Linha, foi feita, no fim do anno proximo passado a acquisição do terreno necessario e nomeado director do estabelecimento o engenheiro Edmundo Navarro de Andrade, diplomado pela Escola Nacional de Agricultura de Coimbra, cujo relatorio passo a transcrever:

« Pela quantia de 17:836$260, a Companhia adquiriu, a 23 de dezembro de 1903, um sitio, a 4 kilometros de Jundiahy, para o estabelecimento de um horto florestal. Esses terrenos ficam comprehendidos entre a linha da Companhia, na sua margem esquerda, a estrada de rodagem de Jundiahy a Campinas e terras de Candido do Prado e José Francisco Dias. O sitio tem uma area que foi calculada em cerca de 80 alqueires, ou, sejam, 150 hectares, approximadamente, com terras altas e baixas, campo, matta, capoeirões, casa de morada, etc. E' atravessado pelo rio Jundiahy-mirim em toda a sua largura.

Para o conveniente preparo d'esses terrenos, além dos instrumentos indispensaveis para os trabalhos braçaes, o Horto possue:

1 arado de aivéca fixa, typo ordinario;
1 arado de volta-aivéca, typo montanha;
1 arado de discos;
1 grade "Acme" e
1 cultivador de 8 discos.

Para trabalharem com essas differentes machinas, o Horto adquiriu 6 bois e 4 muares.

Trabalhos preliminares

Os primeiros trabalhos executados no Horto foram os de restauração da casa de morada onde reside o feitor e grande parte dos seus trabalhadores. Foi preciso sanear os brejos que existiam em volta da casa e que a tornavam inhabitavel. Para isso foi feita a rectificação do rio Jundiahy-mirim, cujo curso descrevia curvas muito apertadas, transbordando e alagando, por isso, os terrenos marginaes em não pequena extensão.

Em seguida, procedeu-se ao estabelecimento do viveiro, que occupa uma area de 5.000 metros quadrados. Junto ao viveiro construiu-se uma montureira, para a preparação e conservação dos estrumes, com capacidade para 12 cabeças de gado grosso e segundo os mais modernos processos. Foi adoptado o modelo do sr. Albert Hérisson, lente do Instituto Agronomico de Paris. Está tambem em construcção uma cocheira para os animaes empregados na exploração.

O viveiro possue já exemplares das seguintes plantas:

Anda-assú,
Araribá,
Almecica,
Acacia dealbata,
Acacia mimosa,
Acacia decurrens,
Acacia melanoxylon,
Araucaria brasileira,
Araucaria da China,
Canela, varias especies,
Cabreuva,
Casoarina,
Cangerana,
Copahyba,
Coração de negro,
Carvalho,
Castanheiro,
Cedro, varias especies,
Embiruçú,
Eucalyptus, varias especies,
Guarantã
Garocaia,
Gandú,
Guatambú,

Jacarandá,
Jatahy,
Mogno da Australia,
Nogueira,
Peroba,
Páu Brasil,
Pinheiro silvestre,
Pinheiro maritimo,
Pinheiro manso,
Pindahuba,
Páu d'alho,
Robinia,
Sucupira,
Saxafrás,
Tamboril,
Tayúva, etc.

O Horto possue uma collecção de Eucalyptos que conta já 53 especies.

Para serem definitivamente transplantadas na proxima primavera possue já o Horto cerca de 3.000 mudas de plantas das melhores madeiras, tanto indigenas, como exoticas.»

Alberto de Mendonça Moreira,
Chefe da Linha.

VI

Locomoção

Continúa á testa d'esta importante e difficil divisão, prestando, com inexcedivel dedicação e muita intelligencia, os mais relevantes serviços á Companhia, o distincto especialista, engenheiro Francisco Paes Leme de Monlevade.

Passo a transcrever em sua integra, o minucioso e bem elaborado relatorio que me foi apresentado por aquelle habil e muito competente profissional, onde se acham reunidas as mais detalhadas informações sobre tudo quanto concerne a essa divisão do serviço.

Illm. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatorio dos trabalhos d'esta divisão, executados durante o anno de 1903.

I. — Material rodante

O effectivo do material rodante, em serviço e reparação era, em 31 de Dezembro de 1903, o seguinte:

Designação	Bitola de 1,m 60	1,m 00	0,m 60 Santa Rita	0,m 60 Descalvadense	Total
Locomotivas	68	55	4	3	130
Carros especiaes	11	5	—	—	16
„ de passageiros	52	56	4	4	116
„ „ bagagens e correio	26	14	1	—	41
„ para animaes de raça	2	—	—	—	2
„ „ transporte de carruagens	1	—	—	—	1
Vagões diversos	1.471	921	24	12	2.428
„ guindaste	3	1	—	—	4

Locomotivas

O seguinte quadro mostra o numero, typo e elementos mais essenciaes das locomotivas.

Bitola de $1,^{m}60$

Typo	Numero	Rodas motrizes		Diametro do cylindro em millimetros	Curso do embolo em millimetros	Peso em kilogrammas		Força de tracção em kilogrammas	Superficie de aquecimento	
		Numero	Diametro em metros			Adherente	Total		Directo	Tubular
Passageiros .	1 a 4	4	1.520	400	550	22.200	30.000	3.700	m^2 6.7492	m^2 66.5439
„ .	5 a 8	4	1.216	425	600	24.000	35.000	5.700	m^2 8.0700	m^2 93.5313
„ .	9 a 11	4	1.670	412	550	22.225	33.000	3.570	m^2 7.9610	m^2 81.8882
„ .	12 a 15	6	1.391	425	550	27.000	35.500	4.400	m^2 7.8920	m^2 93.7375
„ .	22	4	1.670	425	550	23.800	36.800	4.760	m^2 10.2654	m^2 79.9869
„ .	24 a 26	4	1.576	406	610	23.600	36.800	4.060	m^2 9.1048	m^2 81.3198
„ .	38 a 41	4	1.670	305/508	610	34.900	48.000	6.600	m^2 10.1241	m^2 123.6214
„ .	48 a 50	4	1.670	305/508	610	36.050	51.700	8.300	m^2 10.8968	m^2 133.1924
„ .	68	6	1.720	482	660	46.723	60.953	8.720	m^2 11.8822	m^2 170.7969
„ .	69	6	1.720	355/609	660	46.703	62.929	8.698	m^2 11.8822	m^2 170.7969
Cargas . .	17 a 18	8	1.216	500	600	41.320	46.245	8.170	m^2 8.9212	m^2 121.3000

Typo	Numero	Rodas motrizes		Diametro do cylindro em millimetros	Curse do embolo em millimetros	Peso em kilogrammas		Força de tracção em kilogrammas	Superficie de aquecimento	
		Numero	Diametro em metros			Adherente	Total		Directo	Tubular
Cargas . .	19 a 21	8	1.216	450	600	40.620	45.320	6.390	m² 8.2275	m² 107.2512
„ . .	27, 28 e 33 a 37	8	1.271	329/533	610	45.000	54.200	8.340	m² 11.1365	m² 135.2822
„ . .	29	8	1.271	508	610	45.000	53.700	8.340	m² 11.1365	m² 135.2822
„ . .	42 a 47 e 54 a 57	8	1.250	375/625	700	65.900	74.779	17.445	m² 13.1412	m² 176.5935
„ . .	58 a 63	8	1.250	351/581	700	56.153	64.100	11.560	m² 10.1289	m² 148.0058
Manobras .	23	4	1.291	400	550	32.800	39.000	4.670	m² 7.2358	m² 93.7170
„ .	30 a 32	6	0.915	456	456	24.500	28.500	4.330	m² 4.3654	m² 40.5047
„ .	51 a 53 e 64 a 67	6	1.118	508	508	28.460	31.800	4.300	m² 4.2005	m² 40.5065

Bitola de 1,^{m}00

Typo	Numero	Rodas motrizes		Diametro do cylindro em millimetros	Curso do embolo em millimetros	Peso em kilogrammas		Força de tracção em kilogrammas	Superficie de aquecimento	
		Numero	Diametro em metros			Adherente	Total		Directo	Tubular
Passageiros .	1, 7 e 8 11 a 13 16 e 17	4	1.085	305	457	12.700	19.151	2.035	m^2 5.6253	m^2 52.3318
,, .	24	4	1.085	330	457	13.600	20.412	2.567	m^2 5.5023	m^2 81.7500
,, .	9 e 10	6	1.016	335	457	16.864	. . .	3.173	m^2 5.7524	m^2 71.4523
,, .	28 a 30 e 35 a 40	6	1.143	381	508	19.958	36.308	3.610	m^2 5.5619	m^2 80.4893
Cargas . .	3 a 5	8	0.940	381	457	21.772	25.401	3.950	m^2 6.3212	m^2 91.1501
,, . .	14 e 15, 18 e 19, 21 a 23 e 26	8	0.940	381	508	23.687	27.216	4.390	m^2 5.2137	m^2 81.2122
,, . .	25, 31 a 34 e 41 a 52	8	0.940	$\frac{241}{406}$	508	25.500	29.000	4.717	m^2 5.2137	m^2 81.2122
,, . .	53 a 55	8	1.011	$\frac{398}{581}$	505	29.850	32.500	5.645	m^2 6.0509	m^2 74.0606
Manobras .	56 a 59	6	0.960	379	455	29.500	31.800	4.768	m^2 5.3100	m^2 51.2549

Bitola de 0.^{m}60

Typo	Numero	Rodas motrizes		Diametro dos cylindros	Curso do embolo	Força de tracção	Superficie do aquecimento	
		Numero	Diametro				Directo	Tubular
Passageiros	3 e 4	4	0.750	225	350	1.618	2.$^{m^2}$1886	14.$^{m^2}$8920
»	5	4	0.937	225	400	1.488	3.$^{m^2}$4928	20.$^{m^2}$7862
Cargas	1 e 2	4	0.675	200	350	1.420	3.$^{m^2}$0360	15.$^{m^2}$2138
»	6	6	0.725	278	406	2.262	2.$^{m^2}$6183	17.$^{m^2}$8677
»	7	6	0.725	279	406	3.386	3.$^{m^2}$2171	24.$^{m^2}$4863

Os quadros anteriores em nada differem dos do anno de 1902, nas bitolas de 1.m 60 e 0.m 60. Na bitola de 1.m 00 porém, não apparecem as locomotivas de n.º 2, 6, 20 e 27, que foram vendidas á Companhia União Sorocabana e Ituana.

No relatorio de 1899 iniciámos um estudo comparativo dos reultados economicos entre os consumos de carvão e oleo nas machinas 68 e 69, uma simples e outra compound, mas ambas identicas no peso adherente, esforço de tracção, superficie de aquecimento e em todos os detalhes do mecanismo.

Presentemente vamos continuar esse estudo, tomando para base o consumo de combustivel e lubrificante desde que as locomotivas começaram a trabalhar, isto é, desde junho de 1899 até 31 de dezembro de 1903.

Carvão por locomotiva kilometro

	kilg.
Machina 68 (simples) . . .	11.66
Machina 69 (compound) . .	10.82

Excesso do consumo da simples sobre a compound kilg. 0.84 ou 7.76 %.

Lenha por locomotiva kilometro

	m^3
Machina 68	0.089
Machina 69	0.088

Excesso do consumo da simples sobre a compound $0.^{m^3}001$ ou 1.13 %.

Oleos por locomotiva kilometro

	litros
Machina 68	0.063
Machina 69	0.058

Excesso do consumo da simples sobre a compound $0^{lit.}005$ ou 8.62 %.

O preço médio do carvão de 1899 a 1902 foi de réis 56$775 por tonelada. O preço médio da lenha durante o anno de 1902 foi de réis 3$251 por m^3. O preço médio de lubrificante de 1899 a 1903 foi de 599 réis por litro.

Os percursos kilometros foram:

	Com carvão	Com lenha	Total
Machina 68	175.430	51.530	226.960
Machina 69	195.241	30.115	225.356

Nessas condições a despeza total das duas machinas foi o seguinte no periodo considerado:

Carvão

Machina 68 175.430 + 11.66 = 2.045,5 toneladas por 116:133$262
Machina 69 195.241 + 10.82 = 2.112,5 toneladas por 119:937$187

Lenha

Machina 68 51.530 + 0.m³089 = 4.586m³ por 14:909$086
Machina 69 30.115 + 0.m³088 = 2.650m³ por 8:519$750

Lubrificantes

Machina 68 226.960 + 0.063 = 14.298,5 litros por 8:564$801
Machina 69 225.356 + 0.058 13 070,6 litros por 7:829$289

Os preços por locomotiva kilometro de carvão, lenha e lubrificantes foram:

	Carvão	Lenha	Lubrificantes
Machina 68	662 réis	289,3 réis	37,7 réis
Machina 69	614,3 rs.	286,0 réis	34,7 réis

A vantagem economica da compound sobre a simples, por locomotiva kilometro, foi:

Em Carvão . . .	47.7 réis
Em Lenha . . .	3,3 réis
Em Lubrificantes .	3,0 réis

Em reparações despendeu-se até o dia 31 de dezembro de 1903:

Machina 68 . . .	34:819$900
Machina 69 . . .	47:127$925

O preço de reparação por locomotiva kilometro foi:

Machina 68 . . .	153, 4 réis
Machina 69 . . .	209, 1 réis

A despeza total por locomotiva kilometro, com reparação e consumo de combustivel e lubrificantes foi por conseguinte de:

	Usando carvão	Usando lenha
Machina 68 . .	853, 1 réis	480, 4 réis
Machina 69 . .	858, 1 réis	529, 8 réis

O que dá uma differença contra a machina compound de 5 réis por locomotiva kilometro para o uso de carvão e 49, 4 réis para o uso da lenha.

Convém entrar ainda com os juros da differença do custo das duas locomotivas. Esses juros, considerando a taxa de 10 °/₀, importariam até dezembro de 1903 em 1:757$440, o que dá 7,7 réis por locomotiva kilometro e que devemos accrescentar ainda contra a machina *compound*.

Obteremos finalmente as seguintes differenças contra a machina compound:

12, 7 réis por locomotiva kilometro, em usando carvão
57, 1 réis por locomotiva kilometro, em usando lenha.

Acreditamos que os resultados desfavoraveis achados para a machina compound sejam devidos ao perfil da nossa linha que, não tendo grandes trechos de nivel ou de rampa, não permitte o bom aproveitamento da distensão do vapor.

O estado do material da tracção em 31 de dezembro de 1903 era o seguinte:

Bitola de 1.m 60	Em bom estado	47
	Em estado regular (1)	15
	Em reparação	6
	Total	68
Bitola de 1.m 00	Em bom estado	24
	Em estado regular	25
	Em reparação	6
	Total	55
Bitola de 0.m 60	Em bom estado	3
	Em estado regular	2
	Em reparação	2
	Total	7

(1) Incluimos sob a denominação de *estado regular* todas as locomotivas que, depois de soffrerem grandes reparações, tiverem um percurso approximadamente de 40.000 kilometros na bitola de 1.m 60, 20.000 kilometros na bitola de 1.m 00 e 10.000 kilometros na bitola de 0.m 60.

Carros e vagões

A Companhia Paulista possuia a 31 de dezembro de 1903 um total de 2.608 vehiculos diversos assim divididos:

Designação	Carros	Vagões	Total
Bitola de 1.m60	92	1.474	1.566
Bitola de 1.m00	75	922	997
Bitola de 0.m60 (Santa Rita)	5	24	29
Bitola de 0.m60 (Descalvadense)	4	12	16
Total Geral	176	2.432	2.608

Esses vehiculos ficam assim descriminados por suas classes e bitolas:

Carros — Bitola de $1,^{m}60$

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em Total	Total por especie
Carros especiaes	Estados Unidos — Carro de luxo	Americano	8	—	19.180	1	—	1	
	„ „ „ „ inspecção	„	8	—	19.880	1	—	1	
	Brazil, carro de pagamento	„	8	—	19.225	1	—	1	
	Inglaterra, transformado nas officinas para carros funebres	Inglez	4	—	6.525	2	—	2	
	Inglaterra, transformado nas officinas para presos	„	4	—	6.525	1	—	1	
	Inglaterra, transformado nas officinas para doentes, 1.ª classe	„	4	—	7.615	2	—	2	
	Inglaterra, transformado nas officinas para doentes, 2.ª classe	„	4	—	6.800	2	—	2	
	Inglaterra, transformado nas officinas para presos	„	4	—	6.520	1	—	1	
						11	—	11	11
Carros de 1.ª classe	Brazil, officinas de Jundiahy	Americano	8	52	21.405	1	—	1	
	„ „ „ „	„	8	40	17.440	2	—	2	
	Estados Unidos	„	8	40	19.300	13	—	13	
	Inglaterra, transformado nas officinas	„	4	10	7.800	1	—	1	
	„ „ „ „	„	8	48	19.060	3	—	3	
						20	—	20	20

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			Total por especie
						Serviço	Reparação	Total	
Carros de 2.ª classe	Brazil, Officinas de Jundiahy.	Americano	8	76	19.800	1	—	1	
	„ „ „ „	„	8	60	16.800	3	—	3	
	Estados Unidos	„	8	70	17.800	10	2	12	
	Inglaterra	„	8	79	18.200	5	—	5	
						19	2	21	21
Carros compostos de 1.ª e 2.ª classe	Brazil, Officinas de Jundiahy.	Americano	8	54	19.150	1	—	1	
	Estados Unidos	„	8	60	19.300	7	1	8	
	Inglaterra	„	8	58	17.550	2	—	2	
						10	1	11	11
Carros para bagagem	Inglaterra, transformado nas Officinas . .	Inglez	4	—	6.340	6	—	6	
	Estados Unidos	Americano	8	—	13.300	2	—	2	
	„ „	„	8	—	17.880	10	—	10	
						18	—	18	18
Carros de correio	Estados Unidos, transform. nas Officinas .	Americano	8	—	16.000	2	—	2	
	„ „ „ „ „ .	Inglez	4	—	7.300	4	—	4	
	Inglaterra, transformado nas Officinas . .	„	6	—	11.700	1	—	1	
	Brazil, Officinas de Jundiahy.	Americano	8	—	16.125	1	—	1	
						8	—	8	8

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			Total por especie
						Serviço	Reparação	Total	
Carros para animaes de luxo	Inglaterra	Inglez	4	—	6.960	2	—	2	
						2	—	2	2
Carros para carruagens	Brazil, Officinas de Jundiahy.	Inglez	4	—	6.350	1	—	1	
						1	—	1	1
				TOTAL GERAL.					92

Vagões — Bitola de 1,m60

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em Total	Total por especie
Vagões cobertos com freio e compartimento para guarda.	Brazil, Officinas de Jundiahy	Inglez	4	10.000	7.500	25	2	27	
	” ” ” ”	Americano	8	16.000	13.300	25	—	25	
	Inglaterra	Inglez	4	10.000	7.000	67	9	76	
	”	Americano	8	18.000	13.700	59	1	60	
	Belgica	Inglez	4	10.000	7.200	44	6	50	
						220	18	238	238
Vagões cobertos com freio e sem compartimento para guarda.	Brazil, Officinas de Jundiahy	Inglez	4	10.000	7.100	27	—	27	
	Inglaterra	”	4	10.000	6.200	67	9	76	
	Belgica	”	4	10.000	6.500	44	6	50	
						138	15	153	153
Vagões cobertos sem freio.	Inglaterra	Inglez	6	14.000	9.800	12	—	12	
	”	”	4	10.000	6.000	306	23	329	
	Belgica	”	4	10.000	6.200	30	—	30	
	Brazil, Officinas de Jundiahy	”	4	10.000	5.600	138	2	140	
						486	25	511	511

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em			Total por especie
						Serviço	Reparação	Total	
Vagões abertos sem freio.	Inglaterra	Inglez	4	10.000	5.000	74	8	82	
	Belgica	”	4	10.000	5.000	17	3	20	
	Brazil, Officinas de Jundiahy	”	4	10.000	5.300	131	18	149	
	Inglaterra	”	6	14.000	8.300	7	—	7	
	Brazil, Officinas de Jundiahy	”	6	14.000	8.300	8	3	11	
	Inglaterra	Americano	8	18.000	11.200	23	7	30	
	Belgica	”	8	18.000	11.850	89	1	90	
	Estados Unidos	”	8	18.000	11.000	26	4	30	
	Brazil, Officinas de Jundiahy	”	8	18.000	10.200	24	1	25	
	Inglaterra, tender do guindaste de Porto Ferreira	Inglez	4	10.000	5.400	1	—	1	
						400	45	445	445
Vagões abertos para trilhos e madeira.	Inglaterra	Inglez	4	10.000	4.600	14	—	14	
	”	”	4	10.000	6.650	15	—	15	
	Brazil, Officinas de Jundiahy	”	4	10.000	4.600	11	—	11	
						40	—	40	40
Vagões sem freio para animaes.	Inglaterra	Inglez	4	10.000	6.700	5	1	6	
	Brazil, Officinas de Jundiahy	”	4	10.000	6.700	17	5	22	
						22	6	28	28

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em			Total por especie
						Serviço	Reparação	Total	
Vagões para lastro sem freio.	Inglaterra	Inglez	4	9.000	5.000	14	—	14	
	Estados Unidos	”	4	9.000	4.800	38	2	40	
						52	2	54	54
Vagões soccorro.	Inglaterra	Inglez	4	10.000	5.600	1	—	1	
	Brazil, Officinas de Jundiahy	Americano	8	30.000	13.000	1	—	1	
						2	—	2	2
Vagões guindaste.	Inglaterra	Inglez	6	—	—	1	—	1	
	”	”	4	—	—	2	—	2	
						3	—	3	3
					TOTAL GERAL				1.474

Em 31 de dezembro de 1903 era o seguinte o estado d'esse material:

Designação	Carros	Vagões	Total geral
Em serviço	89	1.363	1.452
Em reparação em Jundiahy . .	3	111	114
Total geral . . .	92	1.474	1.566

Um carro de passageiros de 1.ª classe foi transformado em carro para presos.

Nos vagões não houve alteração alguma.

O quadro seguinte mostra o effectivo do material rodante da bitola de 1.m 60 de 1889 a 1903.

Annos	Carros	Vagões	Total geral
Anno de 1889 . . .	33	518	551
„ „ 1890 . . .	45	548	593
„ „ 1891 . . .	65	755	820
„ „ 1892 . . .	64	857	921
„ „ 1893 . . .	66	918	984
„ „ 1894 . . .	91	1.053	1.144
„ „ 1895 . . .	91	1.185	1.276
„ „ 1896 . . .	97	1.249	1.346
„ „ 1897 . . .	97	1.414	1.511
„ „ 1898 . . .	98	1.414	1.512
„ „ 1899 . . .	98	1.418	1.516
„ „ 1900 . . .	98	1.421	1.519
„ „ 1901 . . .	91	1.471	1.562
„ „ 1902 . . .	92	1.471	1.563
„ „ 1903 . . .	92	1.471	1.563

Observação: — Não figuram nos vagões acima mencionados, os tres vagões guindaste.

A numeração dos carros é representada pelo quadro seguinte:

Numeração	N. de carros	Designação	Numero de rodas	Numero de lugares	
N. 00	1	Carro de Inspecção	de 8 rodas		
„ 000	1	„ da Directoria	„ 8 „		
„ 1	1	„ para presos .	„ 4 „	26 lugares	
„ 2	1	„ de 1.ª classe	„ 4 „	10 „	
„ 3 e 4	2	„ para doentes, 1.ª cl.	„ 4 „	14 „	
„ 5	1	„ Composto .	„ 8 „	54 „	24 de 1.ª cl. 30 de 2.ª cl.
„ 6	1	„ Pagamento .	„ 8 „		
„ 7 a 10	4	Break	„ 8 „		
„ 11 a 20	10	Carro de 2.ª classe	„ 8 „	70 lugares	
„ 21 e 22	2	„ para doentes, 2.ª cl.	„ 4 „	11 „	
„ 23	1	„ Composto .	„ 8 „	56 „	20 de 1.ª cl. 36 de 2.ª cl.
„ 24	1	„ Funebre . .	„ 4 „	9 „	
„ 25 e 26	2	„ Composto .	„ 8 „	58 „	22 de 1.ª cl. 36 de 2.ª cl.
„ 27 e 28	2	„ Composto .	„ 8 „	56 „	20 de 1.ª cl. 36 de 2.ª cl.
„ 31	1	„ Correio . .	„ 6 „		
„ 32	1	„ Correio . .	„ 8 „		
„ 33	1	„ de 1.ª classe	„ 8 „	52 lugares	
„ 34	1	„ de 2.ª „	„ 8 „	76 „	
„ 35	1	„ de 1.ª „	„ 8 „	40 „	
„ 36	1	„ de 2.ª „	„ 8 „	60 „	
„ 37 a 39	3	„ de 1.ª „	„ 8 „	48 „	
„ 40 a 44	5	„ de 2.ª „	„ 8 „	70 „	
„ 45 e 46	2	„ de 2.ª „	„ 8 „	60 „	
„ 47 e 48	2	„ de 2.ª „	„ 8 „	70 „	
„ 49 a 52	4	„ de 1.ª „	„ 8 „	40 „	
„ 53 a 55	3	„ Composto .	„ 8 „	56 „	20 de 1.ª cl. 36 de 2.ª cl.
„ 56	1	„ Composto .	„ 8 „	60 „	24 de 1.ª cl. 36 de 2.ª cl.
„ 57 e 58	2	Break	„ 8 „		
„ 59 e 60	2	Carro Correio . .	„ 8 „		
„ 61 a 64	4	„ Correio . .	„ 4 „		
„ 65 a 68	4	„ de 1.ª classe	„ 8 „	40 lugares	
„ 70 a 75	6	„ de 1.ª classe	„ 8 „	40 „	
„ 76	1	„ Composto .	„ 8 „	56 „	20 de 1.ª cl. 36 de 2.ª cl.
„ 77 a 82	6	Break	„ 8 „		
„ 83	1	Carro para presos .	„ 4 „	26 lugares	
„ 86	1	„ Funebre . .	„ 4 „	9 „	
„ 87	1	„ Taboleiro. .	„ 4 „		
„ 88 a 93	6	„ Bagagens. .	„ 4 „		
„ 94 e 95	2	„ Animaes . .	„ 4 „		
Total	92	Carros			

A numeração dos vagões para o serviço de cargas é representado pelo quadro abaixo:

Vagões para lenha		Breaks duplos cobertos de 4 rodas		Vagões cobertos de 4 rodas		Vagões abertos de 4 rodas		Vagões duplos de 4 rodas para trilhos		Vagões de 4 rodas para gado		Vagões de 4 rodas para lastro		Vagões abertos de 8 rodas		Vagões abertos de 6 rodas		Breaks cobertos de 8 rodas		Vagões cobertos de 6 rodas	
DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A
1402	1416	1	16	17	33	51		401	414	83	85	551	564	420		419		34		431	
1419	1421	57	58	35	50	53	56	479	486	146		650	689	422		421		161		433	
		61	62	52		64				148				424		423		529		435	
		65	68	59	60	70	71			501	521			426		425		816		437	
		72	73	63		74				524				428		427		1250	1309	439	
		75	82	69		90				526				430		429		1447	1471	441	
		87	88	86		93	94							432		455				443	
		91	92	89		97	101							434		457				445	
		95	96	102	103	104								436		459				447	
		105	106	109		107	108							438		461				449	
		142	143	112		111								440		463				451	
		162	165	116		113	115							442		465				453	
		167	170	121	122	117	120							444		467					
		306	309	124		123								446		469					
		357	392	126		125								448		471					
		395	400	128		127								450		473					
		417	418	130		129								452		475					
		522	523	160		131	141							454		477					
		600	627	166		144	145							456							
		636	637	171	200	147								458							

Vagões para lenha		Breaks duplos cobertos de 4 rodas		Vagões cobertos de 4 rodas		Vagões abertos de 4 rodas		Vagões duplos de 4 rodas para trilhos		Vagões de 4 rodas para gado		Vagões de 4 rodas para lastro		Vagões abertos de 8 rodas		Vagões abertos de 6 rodas		Breaks cobertos de 8 rodas		Vagões cobertos de 6 rodas	
DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A	DE	A
...	...	642	645	301	302	149	151	...	...	...	...	...	...	460	...						
...	...	760	799	304	305	153	159	...	...	...	...	...	...	462	...						
...	...	871	888	345	356	201	300	...	...	...	...	...	...	464	...						
...	...	1062	1161	393	394	303	...	...	...	...	...	...	...	466	...						
...	...	1238	1249	415	...	310	344	...	...	...	...	...	...	468	...						
...	...	...	...	525	...	416	...	...	...	...	...	...	...	470	...						
...	...	...	...	527	528	487	500	...	...	...	...	...	...	472	...						
...	...	...	...	530	550	1162	1201	...	...	...	...	...	...	474	...						
...	...	...	...	565	599	1417	1418	...	...	...	...	...	...	476	...						
...	...	...	...	628	635	1310	1311	...	...	...	...	...	...	478	...						
...	...	...	...	638	641	...	...	...	...	...	...	...	...	1202	1231						
...	...	...	...	646	649	...	...	...	...	...	...	...	...	1312	1401						
...	...	...	...	690	759	...	...	...	...	...	...	...	...	1422	1446						
...	...	...	...	800	815																
...	...	...	...	817	870																
...	...	...	...	889	1061																
...	...	...	...	1232	1237																
18 vagões		306 vagões		496 vagões		251 vagões		22 vagões		28 vagões		54 vagões		175 vagões		18 vagões		89 vagões		12 vagões	

O vagão tubular Belga n.º 152, figura como carro de soccorro. O vagão n.º 110 é o tender-do guindaste de Porto Ferreira. Os tres vagões guindastes não tem numeração e por isso não figuram na relação acima.

Carros — Bitola de 1.m 00

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em TOTAL	TOTAL por especie
Carros especiaes	Brazil (Officinas de Jundiahy) carro de luxo	Americao	8	. . .	12.750	1	. .	1	
	Brazil (Officinas de Rio Claro) carro de Inspecção	,,	8	. . .	6.000	1	. .	1	
	Brazil (Officinas de Jundiahy) carro Dormitorio	,,	8	. . .	11.620	1	. .	1	
	Estados Unidos (carro de Inspecção)	,,	8	. . .	12.500	1	. .	1	
	Inglaterra, transformado nas Officinas de Rio Claro para carro de pagamento	,,	8	. . .	10.000	1	. .	1	
						5	. .	5	5
Carros de 1.ª classe	Inglaterra	Americano	8	40	9.000	1	. .	1	
	Estados Unidos	,,	8	48	11.068	14	1	15	
	Brazil (Forjas e Estaleiro)	,,	8	48	12.000	2	. .	2	
						17	1	18	18
Carros compostos de 1.ª e 2.ª classe	Inglaterra	Americano	8	44	9.000	. .	1	1	
	Estados Unidos	,,	8	46	11.068	8	1	9	
	Brazil (Companhia Constructora)	,,	8	48	7.000	2	. .	2	
						10	2	12	12

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso em kilogrammas	Numero em			TOTAL por especie
						Serviço	Reparação	TOTAA	
Carros de 2.ª classe	Inglaterra	Americano	8	40	9.000	1	1	2	
	Brazil (Companhia Constructora)	”	8	62	8.000	2	. .	2	
	Estados Unidos	”	8	50	9.072	1	. .	1	
	Estados Unidos	”	8	75	9.526	19	2	21	
						23	3	26	26
Carros de Bagagem e Correio	Inglaterra	Americano	8	. . .	6.500	3	. .	3	
	Brazil (Companhia Constructora)	”	8	. . .	6.500	1	. .	1	
	Estados Unidos	”	8	. . .	10.430	8	1	9	
	Estados Unidos, transformado nas officinas de Rio Claro	”	8	. . .	5.500	1	. .	1	
						13	1	14	14
				TOTAL GERAL					75

Vagões — Bitola de $1,^{m}00$

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em			TOTAL por especie
						Serviço	Reparação	TOTAL	
Vagões cobertos com compartimento e freio	Inglaterra	Americano	8	10.000	5.800	84	3	87	
	Brazil, Companhia Constructora	”	8	9.000	4.100	13	2	15	
						97	5	102	102
Vagões cobertos sem compartimento e com freio	Inglaterra	Americano	8	10.000	5.800	132	8	140	
	Estados Unidos	”	8	10.000	5.800	168	7	175	
	Belgica, Vagões tubulares	”	8	22.000	9.000	100	. .	100	
						400	15	415	415
Vagões cobertos sem freios	Inglaterra	Americano	8	10.000	5.400	21	. .	21	
	Brazil, Companhia Constructora	”	8	9.000	4.000	22	2	24	
	Estados Unidos	”	8	10.000	5.800	88	6	94	
	Belgica, Vagões tubulares,	”	8	20.000	9.000	9	2	11	
						140	10	150	150
Vagões abertos com freios	Inglaterra	Americano	8	7.000	3.500	82	8	90	
	Estados Unidos	”	8	10.000	3.500	72	4	76	
						154	12	166	166

Designação	Procedencia	Typo	N.º de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em TOTAL	TOTAL por especie
Vagões abertos sem freios	Brazil, Companhia Constructora, . . .	Americano	8	7.000	3.500	10	2	12	
	Estados Unidos	„	8	10.000	3.500	33	8	41	
						43	10	53	53
Vagões para animaes com freio	Estados Unidos	Americano	8	. . .	5.600	4	2	6	
						4	2	6	6
Vagões para animaes sem freio	Inglaterra	Americano	8	. . .	5.600	6	. .	6	
	Estados Unidos	„	8	. . .	5.600	20	1	21	
						26	1	27	27
Vagões de soccorro	Inglaterra	Americano	8	. . .	5.800	1	. .	1	
	Estados Unidos	„	8	. . .	5.800	1	. .	1	
						2	. .	2	2
Vagão Guindaste	Inglaterra	Americano	8	7.000	. . .	1	. .	1	
						1	. .	1	1
		TOTAL GERAL							922

Em 31 de Dezembro de 1903 o estado do material era o seguinte:

Designação	Carros	Vagões	Total geral
Em serviço	68	866	934
Em reparação em Rio Claro	7	55	62
Total	75	921	996

Houve um accrescimo de 100 vagões.

O quadro seguinte mostra o augmento do material rodante na bitola de 1,00 , de 1892 a 1903.

Annos	Carros	Vagões	Total geral
Anno de 1892	23	332	355
„ „ 1893	34	461	495
„ „ 1894	48	487	535
„ „ 1895	49	500	549
„ „ 1896	74	820	894
„ „ 1897	74	820	894
„ „ 1898	74	820	894
„ „ 1899	75	821	896
„ „ 1900	75	821	896
„ „ 1901	75	821	896
„ „ 1902	75	821	896
„ „ 1903	75	921	996

Obsevação. — Não figura nos vagões acima mencionados o vagão guindaste.

A numeração dos carros é representado pelo quadro abaixo:

Numeração	N. de carros	Descripção	Numero de lugares
N. 1	1	Carro de pagamento de 8 rodas	
„ 2	1	„ „ inspecção „ 8 „	
„ 3 e 4	2	„ „ 2.ª classe „ 8 „	48 lugares
„ 5	1	„ „ composto „ 8 „	42 „ { 22 de 1.ª cl. / 20 de 2.ª cl.
„ 6	1	„ „ 1.ª classe „ 8 „	40 „
„ 7 e 8	2	„ „ bagagem „ 8 „	
„ 9 e 10	2	„ „ 2.ª classe „ 8 „	60 „
„ 11	1	„ „ bagagem „ 8 „	
„ 12 e 13	2	„ „ composto „ 8 „	44 „ { 18 de 1.ª cl. / 26 de 2.ª cl.
„ 14	1	„ „ bagagem „ 8 „	
„ 15	1	„ „ 2.ª classe „ 8 „	70 „
„ 16	1	„ „ composto „ 8 „	46 „ { 20 de 1.ª cl. / 26 de 2.ª cl.
„ 17	1	„ „ dormitorio „ 8 „	
„ 18 e 19	2	„ „ 1.ª classe „ 8 „	48 „
„ 20 a 24	5	„ „ 2.ª classe „ 8 „	70 „
„ 25	1	„ „ 1.ª classe „ 8 „	48 „
„ 26 a 29	4	„ „ 2.ª classe „ 8 „	70 „
„ 30 e 31	2	„ „ 1.ª classe „ 8 „	48 „
„ 32 e 33	2	„ „ bagagem „ 8 „	
„ 34 a 37	4	„ „ 1.ª classe „ 8 „	48 „
„ 38 a 40	3	„ „ composto „ 8 „	46 „ { 20 de 1.ª cl. / 26 de 2.ª cl.
„ 41 a 44	4	„ „ 2.ª classe „ 8 „	70 „
„ 45 a 48	4	„ „ bagagem „ 8 „	
„ 49	1	„ „ salão „ 8 „	
„ 5[illegible]	1	„ „ inspecção e 2 varandas „ 8 „	
„ 54 a 55	2	„ „ 1.ª classe „ 8 „	40 „
„ 56 a 61	6	„ „ 2.ª classe „ 8 „	48 „
„ 62 a 66	5	„ „ composto „ 8 „	46 „ { 20 de 1.ª cl. / 26 de 2.ª cl.
„ 67 a 74	8	„ „ 2.ª classe „ 8 „	70 „
„ 75 a 78	4	„ „ bagagem „ 8 „	
Total	75		

A numeração dos vagões figura no quadro abaixo:

Vagões abertos de 8 rodas		Vagões para animaes de 8 rodas		Vagões cobertos com compartimento para guardas de 8 rodas		Vagões cobertos sem compartimento para guardas de 8 rodas	
Numeração		Numeração		Numeração		Numeração	
De	A	De	A	De	A	DE	A
1	8	83	88	26	33	9	25
49	54	314	338	44	48	34	43
159	188	499	500	69	78	55	68
289	313	. . .	. . .	622	641	79	82
439	488	. . .	. . .	722	741	89	158
489	498	. . .	. . .	762	791	189	288
512	601	. . .	. . .	812	821	339	438
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	501	511
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	602	621
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	642	721
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	742	761
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	792	811
. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	. . .	822	921
219 vagões		33 vagões		103 vagões		566 vagões	

Os vagões de ns: 501 a 511 e 822 a 921 são tubulares.
Os vagões de ns. 254 e 783 são de soccorro.
O vagão guindaste não tem numeração e por isso não figura no quadro acima.

Carros — Bitola de 0.m 60 — *Linha de Santa Rita*

Designação	Procedencia	Typo	N. de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em Total	TOTAL por especie
Carro de 1.ª classe	Estados Unidos	Americano	8	18	6.000	1	. .	1	
						1	. .	1	1
Carro de 2.ª classe	Estados Unidos	Americano	8	55	6.230	2	. .	2	
						2	. .	2	2
Carro composto de 1.ª e 2.ª classe	Estados Unidos	Americano	8	30	5.800	1	. .	1	
						1	. .	1	1
Carro de bagagem	Estados Unidos	Americano	8	. . .	5.025	1	. .	1	
						1	. .	1	1
TOTAL GERAL									5

Vagões — Bitola de $0.^{m}$ 60 — *Linha de Santa Rita*

Designação	Procedencia	Typo	N. de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em Total	TOTAL por especie
Vagões fechados	Estados Unidos	Americano	8	5.000	. . .	14	1	15	
						14	1	15	15
Vagões abertos	Estados Unidos	Americano	8	5.000	. . .	8	. .	8	
						8	. .	8	8
Gaiola para animaes	Estados Unidos	Americano	8	. . .	. . .	1	. .	1	
						1	. .	1	1
TOTAL GERAL									24

Em 31 de Dezembro de 1903 o estado d'esse material era o seguinte:

Designação	Carros	Vagões	Total geral
Em serviço	5	23	28
Em reparação em Jundiahy	. .	1	1
Total	5	24	29

Os quadros abaixo mostram a numeração dos carros e vagões pelas diversas classes-

Carros

Numeração	N. de carros	Descripção	Numero de lugares
N.º 1 e 2	2	Carro de 2.ª classe de 8 rodas	35 lugares
„ 3	1	„ „ 1.ª classe „ 8 „	18 „
„ 4	1	„ „ bagagem „ 8 „	
„ 5	1	„ „ composto „ 8 „	30 „ { 6 de 1.ª cl. 24 de 2.ª cl.
Total .	5		

Vagões

Vagões abertos de 8 rodas		Vagões gaiola de 8 rodas		Vagões fechados de 8 rodas	
Numeração		Numeração		Numeração	
De	a	De	a	De	a
1	8	9	—	10	24
8 vagões		1 vagão		15 vagões	

Carros — Bitola de 0.^{m}60 — *Linha Descalvadense*

Designação	Procedencia	Typo	N. de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em			TOTAL por especie
						Serviço	Reparação	Total	
Carros compostos de 1.ª e 2.ª classe	Brazil, Companhia Constructora,	Americano	8	24	4.000	1	. .	1	
	Brazil, Officinas de Jundiahy,	”	8	26	7.480	1	. .	1	
	Brazil, Officinas de Jundiahy,	”	8	26	8.000	1	. .	1	
	Estados Unidos	”	8	24	6.800	1	. .	1	
						4	. .	4	4

Vagões — Bitola de 0.m 60 — *Linha Descalvadense*

Designação	Procedencia	Typo	N. de rodas	Lotação	Peso morto em kilogrammas	Numero em Serviço	Numero em Reparação	Numero em Total	TOTAL por especie
Vagões fechados	Brazil, Companhia Constructora, . . .	Americano	8	5.000	. . .	4	. .	4	
	Officinas de Jundiahy	,,	8	6.000	4.250	2	. .	2	
	Allemanha.	,,	8	7.500	. . .	1	. .	1	
	Allemanha, transform. nas off. de Jundiahy	,,	8	9.000	5.500	1	. .	1	
						8	. .	8	8
Vagões abertos	Brazil, Companhia Constructora, . . .	Americano	8	6.000	. . .	3	. .	3	
						3	. .	3	3
Vagões para animaes	Brazil, Officinas de Jundiahy, ...	Americano	8	. . .	. . .	1	. .	1	
						1	. .	1	1
	TOTAL GERAL								12

Os quadros abaixo mostram a numeração dos carros e vagões pelas suas diversas classes:

Carros

Numeração	N. de carros	Descripção	Numero de lugares	
N.º 1	1	Carro composto de 8 rodas .	24 lurares	12 de 1.ª cl. 12 de 2.ª cl.
„ 2	1	Carro composto de 8 rodas .	26 „	12 de 1.ª cl. 14 de 2.ª cl.
„ 3	1	Carro composto de 8 rodas .	24 „	8 de 1.ª cl. 16 de 2.ª cl.
„ 7	1	Carro composto de 8 rodas .	26 „	8 de 1.ª cl. 18 de 2.ª cl.
Total .	4			

Vagões

Vagões abertos de 8 rodas		Vagões fechados de 8 rodas		Vagões gaiola de 8 rodas	
Numeração		Numeração		Numeração	
De	a	De	a	De	a
1 .	. 3	4	8	9	. .
. .	. .	10	12	. .	. .
3 vagões		8 vagões		1 vagão	

II. — Tracção

Bitola de 1,^{m}60

O percurso total das locomotivas em 1903 foi de.... 1.629.273 kilometros ou menos 61.809 kilometros do que em 1902.

Esse percurso decompõe-se do seguinte modo:

Em serviço do trafego:

Nos trens de passageiros. . .	436.997
» » mixtos.	61.216
» » de cargas	414.099
Em manobra e serviço de reserva	710.255
Total. . .	1.622.567

Em serviço da linha:

Nos trens de lastro.	6.706

No anno de 1902 foi o seguinte o percurso decomposto do mesmo modo:

Em serviço do trafego:

Nos trens de passageiros. . .	397.112
» » mixtos.	68.304
» » de cargas	473.993
Em manobra e serviço de reserva.	741.312
Total. . .	1.680.721

Em serviço da linha:

Nos trens de lastro	10.361

Nos annos, de 1890 a 1903, os percursos totaes forão os seguintes:

Em 1890. . . .	751.376	
» 1891. . . .	1.037.749	+ 286.373
» 1892. . . .	1.106.305	+ 68.556
» 1893. . . .	1.283.674	+ 177.369
» 1894. . . .	1.348.769	+ 65.095
» 1895. . . .	1.475.300	+ 126.531

Em 1896. . . .	1.656.949	+	181.649
» 1897. . . .	1.692.831	+	35.882
» 1898. . . .	1.586.419	—	106.412
» 1899. . . .	1.593.544	+	7.125
» 1900. . . .	1.585.200	—	8.344
» 1901. . . .	1.742.639	+	157.439
» 1902. . . .	1.691.082	—	51.557
» 1903. . . .	1.629.273	—	61.809

Bitola de 1,^{m}OO

Durante o anno de 1903 as locomotivas effectuarão um percurso total de 1.767.102 kilometros ou 65,632 mais do que em 1902, assim distribuidos:

Em serviço do trafego:

Nos trens de passageiros. . .	519.600
» » mixtos	146.682
» » de cargas	656.110
Em manobras e serviço de reserva	372.663
Total. . .	1.695.055

Em serviço da linha e construcção:

Nos trens de lastro	72.047

Em 1902 o percurso total das locomotivas foi de 1.701.470 kilometros, decomposto do modo seguinte:

Em serviço do trafego:

Nos trens de passageiros. . .	407.753
» » mixtos	174.808
» » de cargas	620.731
Em manobras e serviço de reserva	372.386
Total. . .	1.575.678

Em serviço da linha e construcção:

Nos trens de lastro	125.792

BITOLA DE 0,m 60

O percurso total das locomotivas dos dois ramaes foi de 75.249 kilometros, sendo:

	Ramal S. Rita	Ramal Descalvadense
Nos trens de passageiros e de cargas	37.343	12.900
	19,184	5.822
Total de 1903. . .	56.527	18.722
« « 1902. . .	60.133	18.978
Differença em 1903. . .	— 3.606	— 256

O quadro seguinte mostra quantas machinas estiverão em serviço e quaes forão os seus percursos totaes e maximos, em 1903.

BITOLA DE 1,m 60

PERCURSO	Numero de Locomotivas	PERCURSO Total	PERCURSO Maximo de uma Locomoiiva	Numero da Locomotiva que fez o percurso maximo da columna anterior
De 100 a 10.000 kilometros	9	37.935	8.280	37
« 10.000 « 20.000 «	15	221.469	18.688	52
« 20.000 « 30.000 «	22	555.174	29.664	65
« 30.000 « 40.000 «	12	404.844	35.955	56
« 40.000 « 50.000 «	3	140.671	50.000	23
Superior « 50.000 «	5	269.180	56.874	38

As locomotivas, cujos percursos excederão de 50.000 kilometros forão as de n.os 26, 38, 39, 58 e 68.

Em 1902 o numero de machinas em serviço e os respectivos percursos maximos forão:

PERCURSO	Numero de Locomotivas	PERCURSO Total	PERCURSO Maximo de uma Locomotiva	Numero da Locomotiva que fez o percurso maximo da columna anterior
De 100 a 10.000 kilometros	12	47.803	8.840	9
„ 10.000 „ 20.000 „	8	112.137	18.471	37
„ 20.000 „ 30.009 „	17	419.519	29.708	56
„ 30.000 „ 40.000 „	18	623.627	39.996	29
„ 40.000 „ 50.000 „	10	434.828	48.694	69
Superior „ 50.000 „	1	53.168	53.168	65

O seguinte quadro mostra os percursos medios e totaes no anno de 1903, das locomotivas da bitola de 1,^{m}60, classificadas pelos seus respectivos typos,

Taes percursos se referem unicamente ao serviço na tracção dos trens, excluindo-se os correspondentes ás manobras em estações:

Designação das Locomotivas	Numero de locomotivas	PERCURSO Total	PERCURSO Medio
Locomotivas dos trens de passageiros			
1 a 4	4	85.745	21.436
9 a 11	3	41.437	13.812
22	1	7.404	7.404
25	1	28.896	28.896
24 e 26	2	99.656	49.828
38 a 41	4	169.437	42.359
48 a 50	3	73.337	24.446
68	1	54.286	54.286
69	1	42.021	42.021
Locomotivas dos trens de cargas			
5 a 8	4	17.884	4.471
12 a 15	4	51.187	12.797
17 e 18	2	6.829	3.414
19 a 21	3	46.715	15.572
29	1	13.508	13.508
27 e 28, 33 a 37	7	140.707	20.101
42 a 47	6	161.792	26.965
54 a 57	4	107.569	26.892
58 a 63	6	187.947	31.324

Em 1902 esses resultados constão do seguinte quadro:

Designação das Locomotivas	Numero de locomotivas	PERCURSO	
		Total	Medio
Locomotivas dos trens de passageiros			
1 a 4	4	50.706	12.676
9 a 11	3	33.662	11.220
22	1	32.226	32.226
25	1	42.421	42.421
24 e 26	2	67.806	33.903
38 a 41	4	136.979	34.244
48 a 50	3	106.584	35.528
68	1	44.850	44.850
69	1	48.694	48.694
Locomotivas dos trens de cargas			
5 a 8	4	34.639	8.659
12 a 15	4	38.809	9.702
17 e 18	2	12.293	6.146
19 a 21	3	54.747	18.249
29	1	39.996	39.996
27 e 28, 33 a 37	7	163.220	23.317
42 a 47	6	136.768	22.794
54 a 57	4	127.720	31.930
58 a 63	6	210.558	35.093

Dos dois quadros anteriores verifica-se que forão os seguintes os percursos medios das duas grandes classes de locomotivas:

	Em 1903	Em 1902
Locomotivas de trens de passageiros	30.111	28.196
» » » cargas	19.841	22.128

BITOLA DE 1,m00

Em 1903 foram estes os percursos totaes e maximos das locomotivas:

Percurso	Numero de Locomotivas	PERCURSO		Numero da Locomotiva que fez o percurso maximo na columna anterior
		Total	Maximo de uma Locomotiva	
De 100 a 10.000 kilometros	4	2.044	1.200	27
» 10.000 » 20.000 »	4	69.637	19.138	56
» 20.000 » 30.000 »	16	417.094	29.988	10
» 30.000 » 40.000 »	26	882.129	39.874	13
» 40.000 » 50.000 »	9	396.198	48.804	39
Superior » 50.000 »	—	—	—	—

Em 1902 o numero de machinas em serviço e seus percursos maximos forão:

Percurso	Numero de Locomotivas	PERCURSO Total	PERCURSO Maximo de uma Locomotiva	Numero da Locomotiva que fez o percurso maximo da columna anterior
De 100 a 10.000 kilometros	—	—	—	—
» 10.000 » 20.000 »	6	90.535	17.526	2
» 20.000 » 30.000 »	31	795.998	29.899	46
» 30.000 » 40.000 »	15	494.930	37.403	17
» 40.000 » 50.000 »	6	267.326	48.810	37
Superior » 50.000 »	1	52.681	52.681	30

Em 1903 forão os seguintes os percursos medios e totaes das locomotivas de bitola de 1,00, classificadas pelos seus respectivos typos:

Designação das Locomotivas	Numero de Locomotivas	PERCURSO Total	PERCURSO Medio
Locomotivas dos trens de passageiros			
1 e 2, 7 e 8, 11 a 13, 16 e 17 . . .	9	268.166	29.796
9 e 10.	2	61.084	30.542
24	1	22.117	22.171
28 a 30, 35 a 40.	9	379.695	42.188
Locomotivas dos trens de cargas			
3 a 5	3	107.601	35.867
14 e 15, 18 a 23, 26	8	248.347	31.043
25, 31 a 34, 41 a 52	17	515.734	30.337
53 a 55	3	94.667	31.556

Em 1902 esses resultados acham-se consignados no seguinte quadro:

Designação das locomotivas	Numero de locomotivas	PERCURSO	
		Total	Médio
Locomotivas dos trens de passageiros			
1 e 2, 6 a 8, 11 a 13 e 16 e 17. . .	10	264.829	26.483
9 a 10.	2	47.670	23.835
24	1	17.123	17.123
28 a 30 e 35 a 40	9	384.438	42.715
Locomotivas dos trens de cargas			
3 a 5	3	82.159	27.386
14 e 15, 18 a 23, 26 e 27.	10	293.557	29.356
25, 31 a 34 e 41 a 52	17	456.826	26.872
53 a 55	3	82.376	27.458

Comparando as medias de percurso correspondentes a cada uma das classes de locomotivas, obteremos os seguintes resultados:

	Em 1903	Em 1902
Locomotivas de trens de passageiros	34.815	32.457
Locomotivas de trens de cargas . .	31.173	27.725

Os percursos das locomotivas dos ramaes de 0,^{m}60 decompõem-se do seguinte modo:

Numeros das locomotivas	Kilometros
1	9.095
2	6.148
3	7.107
4	14.945
5	13.542
6	12.200
7	12.096
Total . . .	75.133

As locomotivas do Ramal de S.ª Rita fizeram um percurso de	56.411
« « « « Descalvadense « « « «	18.722
Total	75.133

Durante o anno de 1902 o percurso das mesmas locomotivas foi o seguinte:

Numeros das locomotivas	Kilometros
1	7.901
2	7.659
3	5.331
4	12.637
5	22.285
6	10.254
7	13.044
Total. . .	79.111

As locomotivas do Ramal de S.ª Rita fizeram um percurso de 60.133
« « « « Descalvadense « « « « 18.978

Total 79.111

Percurso de vehiculos

Bitola de 1.m 60

Os carros e vagões, tanto no serviço do trafego, como no da linha, percorreram em 1903, na C. P. e na S. P. R. 20.749.562 kilometros.

Este percurso decompõe-se da seguinte forma:

Anno de 1903	Percurso de carros	5.280.641 km.	20.749.562 km.
	„ „ vagões	15.468.921 „	
Anno de 1902	Percurso de carros	5.300.353 km.	22.647.804 km.
	„ „ vagões	17.347.451 „	
	Differença para menos em 1903 . . .		1.898.242 km.

O percurso de carros S. P. R. nas linhas da Companhia Paulista foi, em 1903, de 707.790 kilometros contra 620.724 kilometros no anno de 1902.

O percurso de vagões S. P. R. nas linhas da Companhia Paulista foi, em 1903, de 5.224.902 kilometros, ao passo que em 1902 fôra de 6.186.312 kilometros.

Os percursos de vehiculos S. P. R. e C. P. nas nossas linhas foram:

Anno de 1903	Carros	5.430.751 km.	21.042.024 km.
	Vagões	15.611.273 „	
Anno de 1902	Carros	5.377.225 km.	22.973.286 km.
	Vagões	17.596.061 „	
Differença para menos em 1903 . . .			1.931.262 km.

Bitola de 1,m00

O percurso total de vehiculos no serviço do trafego e no da linha foi o seguinte:

Anno de 1903	Percurso de carros	5.429.784 km.	24.655.860 km.
	« « vagões	19.226.076 «	
Anno de 1902	Percurso de carros	4.809 482 km.	22.898.732 km.
	« « vagões	18.089.250 «	
Differença para mais em 1903			1.757.128 km.

Bitola de 0,m60

Ramal de Santa Rita

O percurso total de vehiculos foi o seguinte:

Anno de 1903	Percurso de carros	138.986 km.	324.627 km.
	« « vagões	185.641 «	
Anno de 1902	Percurso de carros	125.270 km.	345.524 km.
	« « vagões	220.254 «	
Differença para menos em 1903			20.897 km.

Ramal Descalvadense

O percurso total de vehiculos foi n'esse ramal o seguinte:

Anno de 1903	Percurso de carros	34.332 km.	85.886 km.
	« « vagões	51.554 «	
Anno de 1902	Percurso de carros	29.860 km.	85.782 km.
	« « vagões	55.922 «	
Differença para mais em 1903.			104 km.

Nas diversas linhas os mezes de maior percurso de vehiculos forão:

Annos	Mezes	Bitola de 1.m60 Vehiculos C.P. e S. P. R.	Bitola de 1.m00	Bitola de 0,m60 Santa Rita	Bitola de 0,m60 Descalvadense
1903	Agosto . .	2.500.003	2.914.574	41.085	9.356
1902	Agosto . .	2.564.761	2.510.404	36.746	—
1902	Outubro. .	—	—	—	9.170

Conducção de trens

Bitola de 1.^{m} 60 e 0.^{m} 60

A despeza com esta verba do serviço da locomoção foi em 1903 de 1.070:548$116 réis e em 1902 de 1.109:187$128 réis. Comparando as despezas da mesma especie teremos os seguintes resultados:

Pessoal

	Em 1903	Em 1092	Em 1903
Machinistas, foguistas e limpadores	384:956$390	412:984$790	— 28:028$400
Reparação de caixas d'agua, encanamentos e accessorios	14:756$750	18:329$770	— 3:573$020
Collocação de grelhas, guarda-fogo e outros materiaes de uso corrente nas locomotivas em serviço .	8:940$400	6:096$400	+ 2:844$000
Lubrificação de vehiculos .	2:663$080	2:471$360	+ 191$720
	411:316$620	439:882$320	— 28:565$700

Material

	Em 1903	Em 1902		Em 1903
Carvão	89:458$020	186:152$964	—	96:694$944
Lenha	448:520$690	348:004$317	+	100:516$373
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos e materiaes para lubrificação de vehiculos	68:644$488	67:586$076	+	1:058$412
Estopa	15:087$410	15:570$320	—	482$910
Materiaes gastos nas reparações de caixas d'agua, seus encanamentos e accessorios	10:221$708	16:425$996	—	6:204$288
Materiaes diversos de uso corrente para locomotivas, tijolos para guarda-fogo, grelhas, gaxetas, vidros para indicadores de nivel, pharóes, enchimento para caixas, lã de Berlim, etc.	27:299$180	35:565$135	—	8:265$955
	659:231$496	669:304$808	—	10:073$312

A verba em que se nota maior differença é na de machinistas, foguistas e limpadores, onde a reducção foi de 28:028$400. Foi isso devido á menor safra que tivemos em 1903, sendo por conseguinte necessario menor numero de promoções provisorias de foguistas a machinistas, e as que se deram foram por um tempo mais curto do que o do anno da 1902.

A differença para menos em carvão é compensado pelo accrescimo na lenha.

Não poude haver maior economia em lubrificação porquanto havia em 1903 no Almoxarifado um deposito consideravel de azeite de sebo, ao qual se procurou dar sahida para estabelecer o regimen do consumo unico dos lubrificantes da Galena Oil Co.

Todas as outras verbas se equilibram mais ou menos.

Os diagrammas ns. 1, 2, 3 e 4 dão uma idéa clara das despezas, nos ultimos 7 annos, feitas com o combustivel; da quantidade absoluta de lenha e carvão gastos; do numero de vehiculos kilometros rebocados nas nossas linhas e seu custo médio em combustivel.

O diagramma n. 5 dá, para os ultimos 7 annos, na bitola de 1.^{m}60 a despeza com lubrificantes para locomotivas, o seu consumo e a média do consumo por locomotiva kilometro.

BITOLA DE $1,^{m}60$

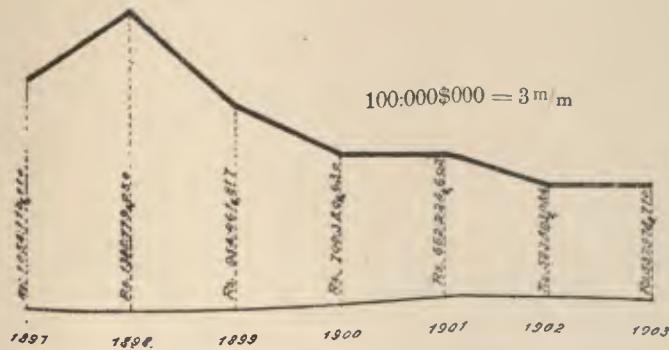
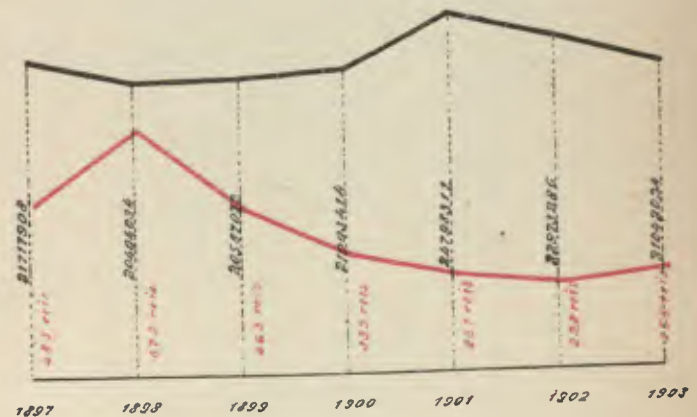
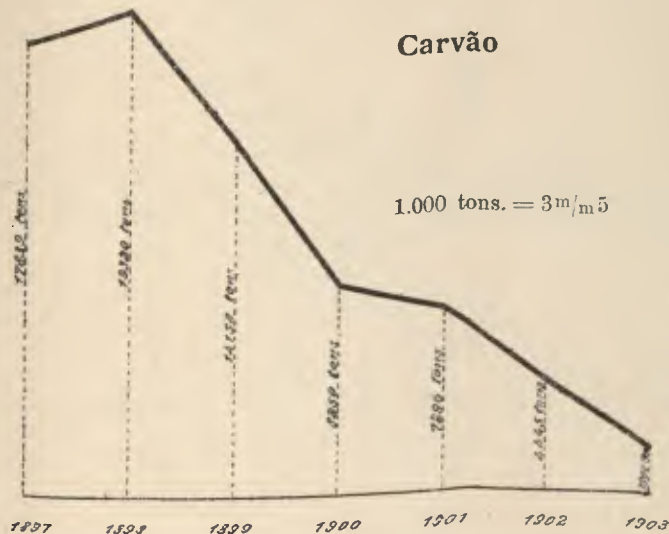
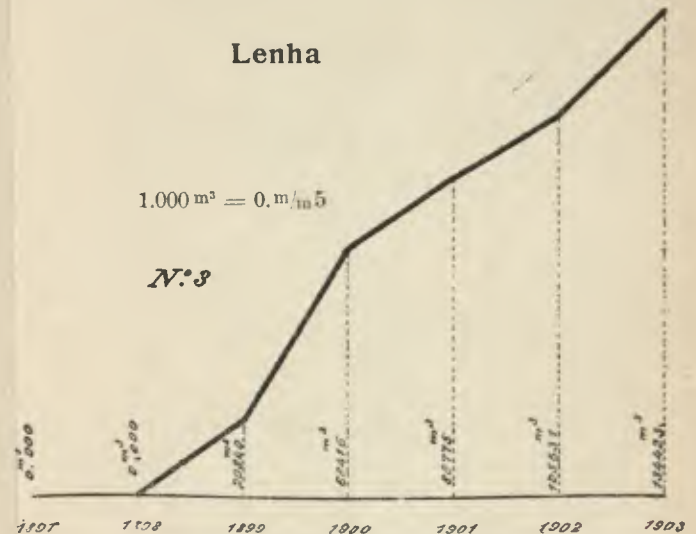
O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa das locomotivas e nos vehiculos, foi:

Annos	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em kg.	Valor em réis	Quantidade em m/³	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kg.	Valor em réis
1903	Locom. serviço trens	1.900.004	88:633$020	134.423	437:030$700	87.591	52:769$352	30.297	14:558$560
	« « lastro	11.063	516$002	496	1:617$530	436	269$805	156	74$606
	Total . . .	1.911.067	89:179$022	134.919	438:648$230	88.027	53:039$157	30:453	14:633$160
	Vehiculos. . . .	. . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	22.889.50	8:643$595	3.477	1:661$200
	Total geral .	1.911.067	89:179$022	134.919	438:648$230	110.916.50	61:682$752	33.930	16:294$360
1902	Locom. serviço trens	4.445.151	186:152$964	105.631	337:650$120	94.169	53:158$656	30.387	15:039$226
	« « lastro	51.339	2:223$036	308	984$220	664	336:777	214	104$676
	Total . . .	4.496.490	188:376$000	105.939	338:634$340	94.833	53:495$433	30.601	15:143$902
	Vehiculos. . . .	. . . .	. . . . .	. . .	. . . . .	22.825.50	7:440$676	3.116	1:536$380
	Total geral .	4.496.490	188:376$000	105.939	338:634$340	117.658.50	60:936$109	33.717	16:680$282

Despeza absoluta total com o combustivel

Vehiculos kilometros rebocados na bitola de 1,m60 e seu custo médio em combustivel

1.000.000 de vehiculos kilometros rebocados = 2,m/m

1 real = 0,m/m 5

Quantidade absoluta de carvão e lenha gastos

Nota. — As ordenadas do diagramma da lenha exprimem, na escala em que foi feito o diagramma de carvão, o numero de toneladas d'este combustivel que substituiria a lenha gasta.

Despeza com lubrificantes para locomotivas,
seu consumo e a media do consumo por locomotiva-kilometro

A comparação dos dous ultimos annos fornece o quadro seguinte:

	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Differença em kg.	Differença em réis	Differença em m/s	Differença em réis	Differença em litros	Differença em réis	Differença em kilos	Differença em réis
Differ. em 1903	Locomotivas	— 2.585.423	— 99:196$978	+ 28.980	+ 100:013$890	—6.806.00	— 456$276	— 148	—510$742
	Vehiculos	. . . .	. . . .	. . .	. . . .	+. 64.00	+ 1:202$919	+ 361	+124$820
	Total geral	— 2.585.423	— 99:196$978	+ 28.980	+ 100:013$890	—6.742.00	+ 746$643	+ 213	—385$922

O preço medio d'esses materiaes foi:

	Em 1903	Em 1902	Em 1903
Carvão por tonelada	46$664	41$894	+ 4$770
Lenha por m/³	3$251.2	3$196.5	+ $054.7
Oleo por litro	$556.1	$518	+ $038.1
Estopa por kilogramma	$480.2	$494.7	— $014.5

Por locomotiva kilometro as despesas e consumo foram:

Annos	Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em kg,	Valor em réis	Quantidade em m/³	Valor em réis	Quantidade em litro	Valor em réis	Quantidade em kg.	Valor em réis
1903	Locomotiva kilometro	1.17	$055	0.0828	$269.2	0.05402	32.55	0.0190	$009
1902	« «	2.66	$111	0.0626	$200.0	0,05600	31.60	0.0180	$009
1903	Mais	...	...	0.0202	$069.2	...	0.95	0.0010	...
	Menos	1.49	$056	...	...	0.00202	...	...	...
1903	Vehiculo kilometro	...	...	...	...	0.001088	0.411	0.000165	$079
1902	« «	...	...	...	...	0.001001	0.324	0.000096	$066
1903	Mais	...	...	...	...	0.000087	0.087	0.000069	$013
	Menos	...	...	...	...	...	...	...	...

BITOLA DE 1,m60

Numero das Locomotivas	Typos de Locomotivas	Numero médio de vehiculos rebocados	CONSUMO KILOMETRICO MÉDIO — Carvão Kilos	Oleos Litros	Estopa Kilos	Lenha m³
1 a 4.	Passageiros	7.75	5.13	0.052	0.016	0.012
5 » 8.	»	7.95	1.12	0.039	0.017	0.025
9 » 11	»	5.79	5.61	0.040	0.018	0.004
12 a 15	Mixtos	7.48	3.80	0.042	0.018	0.006
17 e 18	Cargas	17.15	3.90	0.062	0.024	0.007
19 a 21	»	16.74	7.77	0.050	0.020	0.007
22.	Passageiros	7.58	6.63	0.028	0.021	0.003
23.	Manobras	. . .	. . .	0.063	0.014	0.067
25.	Passageiros	7.46	. . .	0.048	0.015	0.058
24 e 26	»	7.52	0.002	0.045	0.016	0.070
30 a 32	Manobras	. . .	0.10	0.036	0.019	0.067
29.	Cargas	28.75	1.91	0.055	0.019	0.101
27 e 28 e 33 a 37.	»	21.56	. . .	0.062	0.024	0.106
38 a 41	Passageiros	13.69	0.96	0.046	0.016	0.078
42 » 47	Cargas	33.20	. . .	0.074	0.023	0.127
48 » 50	Passageiros	14.15	0.45	0.052	0.019	0.076
51 » 53	Manobras	. . .	. . .	0.042	0.014	0.075
54 » 57	Cargas	30.65	. . .	0.072	0.024	0.128
58 » 63	»	29.51	. . .	0.069	0.020	0.121
64 » 67	Manobras	. . .	1.82	0.040	0.014	0.050
68.	Passageiros	16.07	1.17	0.042	0.019	0.086
69.	»	16.27	2.24	0.034	0.017	0.065

BITOLAS DE 1,m60 e 0,m60

As despezas por conta de conducção de trens, referidas ás unidades de trabalho, forão as seguintes em 1903 e 1902.

Annos	Pessoal — Trem Kilometro	Pessoal — Locomotiva Kilometro	Pessoal — Vehiculo Kilometro	Material — Trem Kilometro	Material — Locomotiva Kilometro	Material — Vehiculo Kilometro	Total — Trem Kilometro	Total — Locomotiva Kilometro	Total — Vehiculo Kilometro
Em 1903.	$406	$241	$019	$652	$387	$031	1$058	$628	$050
Em 1902.	$423	$248	$019	$643	$378	$028	1$066	$626	$047
1903 Mais	. .	. .	. .	$009	$009	$003	. .	$002	$003
1903 Menos	$017	$017	. .	. .	. .	. .	$008		

Bitola de 1.m 00

A despeza com a conducção de trens nas linhas do Rio Claro foi, em 1903, de 699:583$271 réis e em 1902 de 722:091$957 réis. Comparando as despezas da mesma especie temos os seguintes resultados:

Pessoal

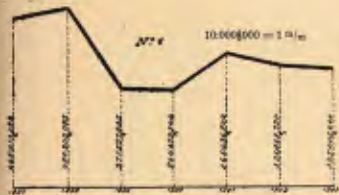
	Em 1903	Em 1902		Em 1903
Machinistas, foguistas e limpadores	282:116$930	270:667$990	+	11:448$940
Reparação de caixas d'agua, encanamentos, etc. . .	11:644$776	17:391$484	—	5:746$708
Collocação de materiaes diversos	4:294$000	3:020$800	+	1:273$200
Lubrificação de vehiculos .	1:200$000	1:200$000		. . .
	299:255$706	292:280$274	+	6:975$432

Material

	Em 1903	Em 1902		Em 1903
Carvão	. . . . .	. . .		. . .
Lenha	325:405$600	336:868$720	—	11:463$120
Lubrificantes para locomotivas e vehiculos e materiaes para lubrificação de vehiculos	42:711$813	49:479$003	—	6:767$190
Estopa	11:421$651	11:546$293	—	124$642
Materiaes gastos nas reparações de caixas d'agua e seus encanamentos . .	7:376$569	21:309$451	—	13:932$882
Materiaes diversos de uso corrente para locomotivas, tijolos para guarda-fogo, grelhas, gaxeta, vidros par indicadores de nivel, pharóes, enchimentos para caixas, lã de Berlim, etc.	13:411$932	10:608$216	+	2:803$716
	400:327$565	429:811$683	—	29:484$118

Pelos diagrammas ns. 6, 7, 8 e 9 póde-se acompanhar na bitola de 1.m 00, nos ultimos 7 annos, a despeza absoluta total com o combustivel, as quantidades absolutas de carvão, lenha e lubrificantes gastos, bem como o numero de vehiculos kilometros rebocados e seu custo médio em combustivel.

O diagramma n. 10 dá para a mesma bitola a despeza com lubrificantes para locomotivas, o seu consumo e a média do consumo por locomotiva kilometro.

Despeza absoluta total com o combustivel

N.º 6 10:000$000 = 1 m/m

Quantidade absoluta de carvão e lenha gastos

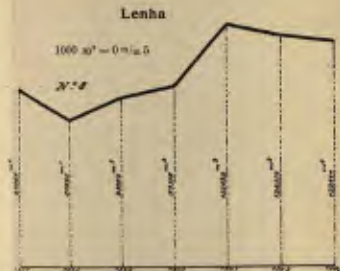
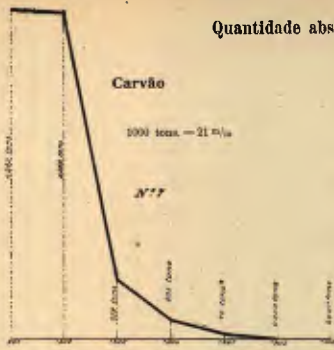
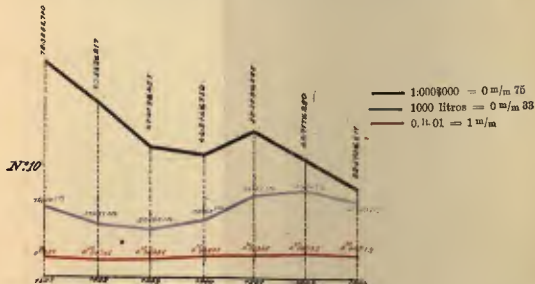
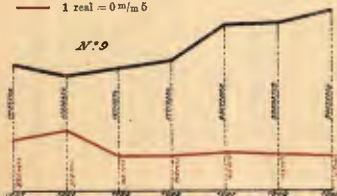
Carvão

1000 tons. = 21 m/m

N.º 7

Lenha

1000 m³ = 0 m/m 5

N.º 8

Nota. — As ordenadas do diagramma da lenha, multiplicados por 6, exprimem, na escala em que foi feito o diagramma de carvão, o numero de toneladas d'este combustivel que substituiria a lenha gasta.

BITOLA DE 1.^{m}00

O consumo de combustivel, lubrificantes e estopa nas locomotivas e nos vehiculos foi:

Annos	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em kilogrammas	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis
1903	Locomotivas em serviço dos trens	122.664.55	325:405$600	69.120.25	32:573$611	23.798.25	11:421$651
	Locomotivas em serviço do lastro	10.840	28:803$800	5.679.25	3:237$240	1.188.75	568$974
	Total	133.504.55	354:209$400	74.799.50	35:810$851	24.987.00	11:990$625
	Vehiculos	.....	.....	24.635.50	9:800$165	40.00	19$610
	Total geral	133.504.55	354:209$400	99.435.00	45:611$016	25.027.00	12:010$235
1902	Locomotivas em serviço dos trens	126.356.10	336:868$720	81.204.25	42:717$260	23.341.00	11:546$293
	Locomotivas em serviço do lastro	11.928.00	32:799$010	5.102.75	3:262$087	865.50	427$905
	Total	138.284.10	369:667$730	86.307.00	45:979$347	24.206.50	11:974$198
	Vehiculos	.....	.....	19.171.00	6:510$139	27.50	13$330
	Total geral	138.284.10	369:667$730	105.478.00	52:489$486	24.234.00	11:987$528

A comparação dos dous ultimos annos fornece o quadro seguinte:

ANNOS	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Differença em m/3	Differença em réis	Differença em litros	Differença em réis	Differença em kilogrammas	Differença em réis
Diff.ª em 1903	Locomotivas	— 4.779.55	— 15:458$330	— 11.507.50	— 10:168$496	+ 780.50	+ 16$427
	Vehiculos	. . .	. . .	+ 5.464.50	+ 3:290$026	+ 12.50	+ 6$280
	Total geral	— 4.779.55	— 15:458$330	— 6.043.00	— 6:878$470	+ 793.00	+ 22$707

O preço médio d'esses materiaes foi:	Em 1903	Em 1902	Differença em 1903
Lenha por m/3	2$653	2$673	— $020
Lubrificantes por litro	$458.7	$497.6	— $038.9
Estopa por kilogrammas	$479.8	$194.6	— $014.8

Por unidades de trabalho as despezas e consumo foram:

Annos	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em m/3	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis
1903	Locomotiva kilometro	0.0770	$204	0.04314	$021	0.0144	$007
1902	” ”	0.0871	$233	0.05438	$029	0.0153	$007
Diff.ª em 1903	Mais	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
	Menos	0.0101	$029	0.01124	$008	0.0009	. . . .
1903	Vehiculo kilometro	. . . .	. . . .	0.00099917	$039.748	0.0000016	$000.08
1902	” ”	. . . .	. . . .	0.00084013	$028.412	0.0000012	$000.06
Diff.ª em 1903	Mais	. . . .	. . . .	0.00015904	$011.336	0.0000004	$000.02
	Menos	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .

Bitola de 1,^{m}00

O consumo kilometrico de combustivel, oleos e estopa, pelos diversos typos de locomotivas, consta do seguinte quadro:

Numero das Locomotivas	Typos de Locomotivas	Numero médio de vehiculos rebocados	Consumo kilometrico médio		
			Lenha	Oleos	Estopa
1 e 2, 6 a 8, 11 a 13, 16 e 17.	Passageiros	7.47	0.053	0.033	0.010
3 a 5.	Cargas	14.89	0.077	0.049	0.014
9 e 10	Passageiros	8.70	0.064	0.032	0.015
24.	»	5.47	0.062	0.043	0.014
14 e 15, 18 a 23, 26 e 27 .	Cargas	23.42	0.091	0.053	0.015
28 a 30 e 35 a 40. . . .	Passageiros	9.35	0.064	0.029	0.015
25, 31 a 34, 41 a 52 . . .	Cargas	23.02	0.092	0.052	0.015
53 a 55	»	17.46	0.072	0.045	0.015
56 a 59	Manobras	. .	0.102	0.034	0.014

Se referirmos ás despezas de conducção de trens em pessoal e material ás unidades de trabalho, teremos em 1903 e 1902, os seguintes resultados comparativos:

Annos	Pessoal			Material			Total		
	Trem Kilometro	Locomotiva Kilometro	Vehiculo Kilometro	Trem Kilometro	Locomotiva Kilometro	Vehiculo Kilometro	Trem Kilometro	Locomotiva Kilometro	Vehiculo Kilometro
1903 . .	$212	$169	$012	$284	$227	$016	$496	$396	$028
1902 . .	$228	$184	$013	$335	$271	$019	$563	$455	$032
1903 Mais .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
1903 Menos	$016	$015	$001	$051	$044	$003	$077	$059	$004

Os seguintes quadros mostrão, em detalhe, o consumo e custo dos materiaes de conducção de trens, tanto em quantidades absolutas, como relativamente ás unidades de trabalho.

Bitola de $0,^{m}60$ (*Ramal de Santa Rita*)

Annos	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em m/³	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kg.	Valor em réis
1903	Locomotivas	2.688	8:720$940	1.919	896$990	804	386$790
	Vehiculos	. . . .	. . . .	160	118$600	. . . .	. . . .
	Total	2.688	8:720$940	2.079	1:015$590	804	386$790
1902	Locomotivas	2.703	7:707$795	2.014.50	771$343	818	404$374
	Vehiculos	. . . .	. . . .	302	192$650	12	6$300
	Total	2.703	7:707$795	2.316.50	963$993	830	410$674

A comparação dos dous ultimos annos fornece o quadro seguinte:

Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
	Differença em m/³	Differença em réis	Differença em litros	Differença em réis	Differença em kg.	Differença em réis
Locomotivas	— 15	+ 1:013$145	— 95.50	+ 125$647	— 14	— 17$584
Vehiculos	. . . . .	. . . . .	— 142.00	— 74$050	— 12	— 6$300
Total.	— 15	+ 1:013$145	— 237.50	+ 51$597	— 26	— 23$884

O preço medio d'esses materiaes foi:

	Em 1903	Em 1902	Differença em 1903
Lenha por m/³	3$243.7	2$852	+ $391.7
Oleos por litros	$488.4	$416	+ $072.4
Estopa por kilogramma.	$481	$494	— $013

Por unidade de trabalho as despesas e consumo foram:

ANNOS	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em m/³	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kg.	Valor em réis
1903	Locomotivas kilometro	0.047	$153	0.034	$016	0.0142	$007
1902	« «	0.044	$128	0.033	$013	0.0136	$007
	Mais	0.003	$025	0.001	$003	0.0006	. . . .
	Menos	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
1903	Vehiculos kilometro	. . . .	. . . .	0,00050	$000.365	. . . .	. . . .
1902	« «	. . . .	. . . .	0.00087	$000.704	0.00004	$000.018
Diff. 1903	Mais	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
	Menos	. . . .	. . . .	0.00037	$000.339	0.00004	$000.018

Bitola de 0.m 60 — *Ramal Descalvadense*

Annos	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em m/3	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis
1903	Locomotivas	886	2:873$420	791	379$610	307	147$480
	Vehiculos	. . . . .	. . . . .	106.50	93$350	3	1$380
	Total	886	2:873$420	897.50	472$960	310	148$860
1902	Locomotivas	845	2:697$645	861	292$170	265	131$520
	Vehiculos	. . . . .	. . . . .	148	132$050	10	4$600
	Total	845	2:697$645	1009	424$220	275	136$120

A comparação dos dous ultimos annos fornece o quadro seguinte:

Annos	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Differença em m/3	Differença em réis	Differença em litros	Differença em réis	Differença em kilogrammas	Differença em réis
1903	Locomotivas	+ 41	+ 175$775	— 70.00	+ 87$440	+ 42.00	+ 15$960
	Vehiculos	. . . .	. . . .	— 41.50	— 38$700	— 7.00	— 3$220
	Total	+ 41	+ 175$775	— 111.50	+ 48$740	+ 35.00	+ 12$740

O preço médio d'esses materiaes consumidos foi:	Em 1903	Em 1902	Differença em 1903
Lenha por m/3	3$243.1	3$192	+ $051.1
Lubrificantes por litros	$527	$420	+ $107
Estopa por kilogrammas	$480	$494	— $014

Por unidade de trabalho as despezas e consumo foram:

ANNOS	Designação	Lenha		Lubrificantes		Estopa	
		Quantidade em m/3	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Quantidade em kilogrammas	Valor em réis
1903	Locomotivas kilometro	0.0473	$154	0.0422	$203	0.022	$008
1902	„ „	0.0445	$142	0.0453	$154	0.014	$007
1903	Mais	0.0028	$012	. . . .	$049	0.008	$001
	Menos	. . . .	. . . .	0.0031	. . . .	. . . .	. . . .
1903	Vehiculos kilometro	. . . .	. . . .	0.00124	$001.09	. . . .	$000.02
1902	„ „	. . . .	. . . .	0.00173	$001.53	0.0001	$000.05
1903	Mais	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .	. . . .
	Menos	. . . .	. . . .	0.00049	$000.44	0.0001	$000.03

III — Reparação do material rodante

Locomotivas

Bitolas de 1,m60 e 0,m60

Durante o anno de 1903 soffreram reparações geraes nas officinas de Jundiahy as locomotivas da bitola de 1,m60 n.os 25, 26, 28, 29, 30, 32, 33, 37, 41, 43, 47, 50, 52, 53, 59, 61, 62, 63, 64 e 69, e as locomotivas da bitola de 0,m60 n.os 1, 3, 4 e 6. Total 24 locomotivas, sendo 20 da bitola de 1,m60 e 4 da bitola de 0,m60.

Fizeram-se concertos de menor importancia nas locomotivas da bitola de 1,m60 n.os 25, 48, 55 e 65 (total 4).

Nas reparações acima referidas não foram incluidas as de natureza mais simples feitas nos depositos.

Nas locomotivas n.os 25 e 12 (bitola de 1,m60) e n.o 1 (bitola de 0,m60) foram collocados cylindros novos, a locomotiva n.0 69 recebeu espelho tubular novo. Semelhantemente ao que fôra feito com as machinas 24 e 26, a machina 25 recebeu cylindros de 406 m/m (16'') de diametro.

Em 31 de Dezembro de 1903 achavam-se em reparação nas officinas de Jundiahy as locomotivas n.os 4, 12, 20 27, 39 e 54 (bitola 1,m60) e n.os 2 e 5 (bitola 0,m60.)

As locomotivas n.os 27 e 54 precisavam de espelho tubular novo na fornalha,

A despeza feita com a reparação de locomotivas das bitolas de 1,m60 e 0,m60, quer em Jundiahy, quer nos depositos, foi em 1903 de Rs. 374:456$981 ou menos .... 6:272$797 do que em 1902. como se vê no quadro seguinte:

	Em 1903	Em 1902	Differença em 1903
Pessoal . . .	261:456$310	260:599$590	+ 856$720
Material . . .	113:000$671	120:130$188	— 7:129$517
	374:456$981	380:729$778	— 6:272$797

16

As despezas com a reparação de locomotivas, referidas ás unidades de trabalho, offerecem em 1903 e 1902 o seguinte confronto:

Annos	IMPORTANCIA MÉDIA DAS REPARAÇÕES					
	Por trem kilometro			Por locomotiva kilometro		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
1903. . .	$251	$109	$360	$148	$064	$212
1902. . .	$251	$115	$366	$147	$068	$215
1903 Mais .	—	—	—	$001	—	—
1903 Menos .	—	$006	$006	—	$004	$003

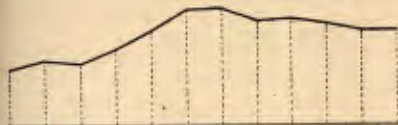
Os diagrammas n.os 11, 12, 13 e 14 permittem comparar as despezaa com a reparação de locomotivas no periodo que vae de 1892 a 1903, nas bitolas de 1,m60 e 0,m60.

Os diagrammas n.os 15 e 16 mostram a variação do numero de locomotivas no mesmo periodo, para cada uma das bitolas consideradas.

E' conveniente observar que as despezas com a reparação de locomotivas da bitola de 1.m60 tendem a augmentar de anno para anno, porquanto actualmante o serviço é quasi exclusivamente feito pelas locomotivas americanas encommendadas de 1893 para cá. Comprehende-se facilmente que nos primeiros annos de serviço eram de pequena importancia as reparações exigidas por essas locomotivas, que então estavam novas, actualmente já exigem ellas reparações maiores e mais dispendiosas, como sejam as reparações em caldeiras.

Bitola de 1,m00

Em 1903 foram feitas nas officinas de Rio Claro reparações geraes nas 24 locomotivas seguintes: n.os 1, 2, 9, 11, 15, 16, 17, 19, 21, 23, 25, 30, 32, 33, 36, 37, 38, 39, 40, 44, 49, 51, 52 e 58.

Fizeram-se tambem reparações medias nas locomotivas n.os 3, 4, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 18, 21, 22, 23, 24, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 35, 43, 45, 46, 47, 48, 50 e 54.

Tiveram reparações leves, além de algumas locomotivas já citadas nas listas precedentes, as locomotivas n.os 5, 6, 34, 41, 42, 53, 55, 57 e 59.

A despeza com a reparacão de locomotivas em 1903 importou em 305:330$065 ou menos 907$076 do que em 1902, como se vê no quadro seguinte:

	Em 1903	Em 1902	Differença em 1903
Pessoal. . .	192:010$410	187:241$910	+ 4:768$500
Material . .	113:319$655	118:995$231	— 5:675$576
	305:330$065	306:237$141	— 907$076

Referidas ás unidades de trabalho estas despezas dão em 1903 e 1902 os seguintes resultados:

Annos	IMPORTANCIA MÉDIA DAS REPARAÇÕES					
	Por trem kilometro			Por locomotiva kilometro		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
1903. . .	$136	$080	$216	$109	$064	$173
1902. . .	$142	$090	$232	$110	$070	$180
1903 Mais .	—	—	—	—	—	—
1903 Menos .	$006	$010	$016	$001	$006	$007

Os diagrammas n.os 17, 18, 19 e 20 permittem comparar ás despezas com a reparação de locomotivas, na bitola de 1,m00.

O diagramma n.º 21 mostra a variação do numero de locomotivas no mesmo periodo.

E' natural que a despeza total com a reparação de locomotivas da bitola de 1,m00 augmente, porquanto em virtude da construcção de linhas novas as locomotivas terão maior kilometragem annual, e que sem duvida exigirá reparações mais frequentes e mais dispendiosas.

Além d'isso, como já foi observado relativamente ás locomotivas da bitola de 1,m60, as reparações se tornam mais onerosas com a edade da locomotiva.

Cumpre, entretanto, observar que, devido mesmo á maior kilometragem das locomotivas, o custo da reparação por locomotiva-kilometro não deverá acompanhar o augmento da despeza total, podendo mesmo ser inferior ao dos annos anteriores.

Carros

Bitolas de 1.m 60 e 0.m 60

A despeza com a conservação e a reparação dos carros de passageiros, do correio e breaks das bitolas de 1.m 60 e 0.m 60, durante o anno de 1903, foi de 177:145$697 ou mais 26:278$405 do que em 1902, como se vê no quadro seguinte

	Em 1903	Em 1902	Differença em 1903
Pessoal	100:438$970	100:109$960	+ 329$010
Material. . . .	76:706$727	50:757$332	+ 25:949$395
Total .	177:145$697	150:867$292	+ 26:278$405

Referindo ás despezas acima mencionadas ás unidades de trabalho, teremos:

Annos	Por carro kilometro		
	Pessoal	Material	Total
1903	$018	$014	$032
1902	$018	$009	$027
1903 mais	. .	$005	$005
1903 menos	. .	. .	. .

Bitola de 1.m 00

A despeza com a reparação de carros de passageiros, de correio e breaks, durante o anno de 1903, foi de 133:473$677, ou menos 1:749$007 do que em 1902, como se vê no quadro seguinte:

	Em 1903	Em 1902	Differença em 1903
Pessoal	85:352$390	81:393$490	+ 3:958$900
Material. . . .	48:121$287	53:829$194	— 5:707$907
Total .	133:473$677	135:222$684	— 1:749$007

Por unidade de trabalho temos o resultado seguinte:

Annos	Por carro kilometro		
	Pessoal	Material	Total
1903	$016	$009	$025
1902	$017	$011	$028
1903 { mais.	. .	$002	. .
1903 { menos	$001	. .	$003

Vagões

Bitolas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60

Com a reparação de vagões das bitolas de 1.^{m}60 e 0,^{m}60 despendeu-se durante o anno de 1903 a quantia de 339:605$722 como consta do quadro seguinte:

	Em 1903	Em 1902	Differença em 1903
Pessoal . . .	167:891$260	152:428$910	+ 15:462$350
Material . . .	171:714$462	154:638$932	+ 17:075$530
Total . .	339:605$722	307:067$842	+ 32:537$880

As despesas por unidade de trabalho foram;

Annos	Por vagão kilometro		
	Pessoal	Material	Total
1903	$011	$011	$022
1902	$009	$009	$018
1903 { mais	$002	$002	$004
1903 { menos	. . . . .	. . . . .	. . . . .

Bitola de 1,^{m}00

Com o material rodante de cargas despendeu-se durante o anno de 1903 a quantia de 182:587$416 ou menos . . . 18:763$965 do que no anno de 1902. E' o que mostra o quadro seguinte:

	Em 1903	Em 1902	Differença em 1903
Pessoal . . .	108:146$690	112:185$940	— 4:039$250
Material . . .	74:440$726	89:165$441	— 14:724$715
Total . .	182:587$416	201:351$381	— 18:763$965

As despesas por unidade de trabalho foram:

Annos	Por vagão kilometro		
	Pessoal	Material	Total
1903	$006	$004	$010
1902	$006	$005	$011
1903 mais	. . . . .	. . . . .	. . . . .
1903 menos	. . . . .	$001	$001

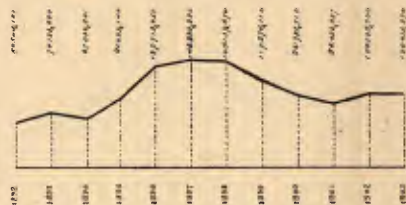
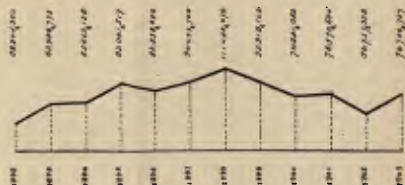
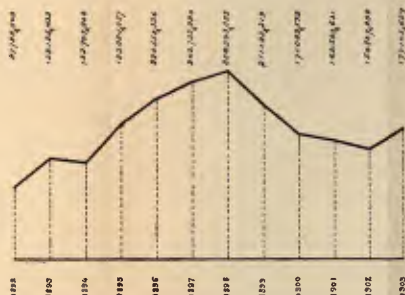
Os diagrammas n.^{os} 22, 23, 24, 25, 26 e 27 permittem comparar as despesas com a reparação de carros e vagões nas bitolas de 1,^{m}60 e 0,^{m}60 desde 1892 até 1903. Os diagrammas n,^{os} 28, 29, 30, 31, 32 e 33 permittem comparar as despesas analogas na bitola de 1,^{m}00 no periodo que vae de 1894 a 1903.

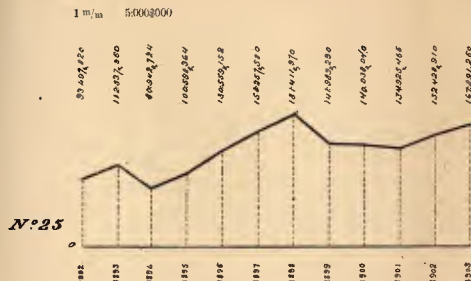
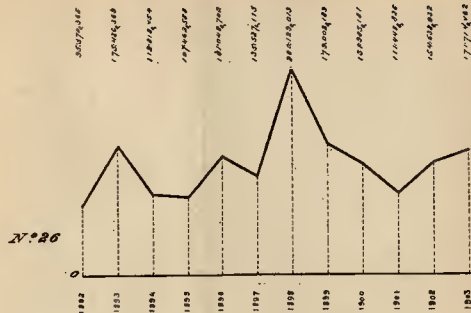
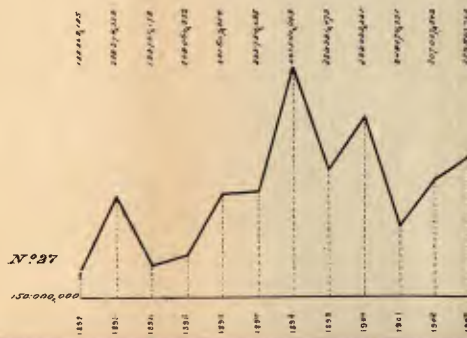
Reparação de Carros

Bitolas de $1,^{m}60$ e $0,^{m}60$

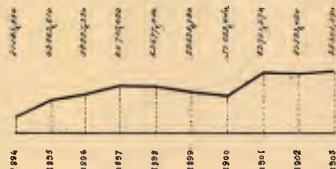
PESSOAL

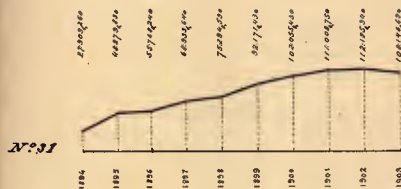
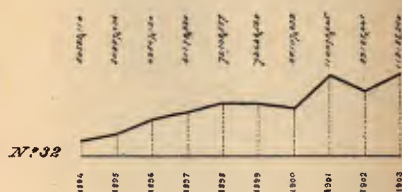
1 m/m = 5:000$000

N.º 22

Reparação de Vagões

Bitolas de 1,m60 e 0,m60

Material

Reparação de carros

Bitola de 1,m00

Reparação de vagões

Bitola de 1,m00

Recapitulação das despezas da locomoção por conta do custeio

BITOLAS DE 1,m60 e 0,m60

O total das despezas da locomoção nas bitolas de 1,m60 e 0,m60 foi o seguinte:

Em 1903	2.160:902$584
Em 1902	2.157:343$136
Differença para mais em 1903	3:559$448

Os quadros seguintes mostram a despeza em 1903 e 1902 subdivididas pelas diversas verbas:

Em 1903

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração	61:435$585	3:618$095	65:053$680
Despezas geraes das officinas	76:530$090	45:515$198	122:045$288
Conducção de trens . .	411:316$620	659:231$496	1.070:548$116
Reparação de locomotivas	261:456$310	113:000$671	374:456$981
» » carros . .	100:438$970	76:706$727	177:145$697
» » vagões . .	167:891$260	171:714$462	339:605$722
Total. . . .	1.079:068$835	1.069:786$649	2.148:855$484
Contas	. . . . . .	. . . . . .	12:047$100
Total geral. .	. . . . . .	. . . . . .	2.160:902$584

Em 1902

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração	68:604$909	2:720$607	71:325$516
Despezas geraes nas officinas	78:156$190	42:402$340	120:558$530
Conducção de trens . .	439:882$320	669:304$808	1.109:187$128
Reparação de locomotivas	260:599$590	120:130$188	380:729$778
» » carros . .	100:109$960	50:757$332	150:867$292
» » vagões . .	152:428$910	154:638$932	307:067$842
Total. . . .	1.099:781$879	1.039:954$207	2.139:736$086
Contas	. . . . . .	. . . . . .	17:607$050
Total geral . .	. . . . . .	. . . . . .	2.157:343$136

Os totaes da mesma especie correspondentes aos dous annos comparados entre si mostram em 1903 as seguintes differenças:

	Para mais	Para menos
Administração	. . .	6:271$836
Despezas geraes de Officinas.	1:486$758	. . .
Conducção de trens.	. . .	38:639$012
Reparação de locomotivas.	. . .	6:272$797
„ „ carros	26:278$405	. . .
„ „ vagões	32:537$880	. . .
Contas	. . .	5:559$950
Total . . .	60:303$043	56:743$595
Differença total . . .	3:559$448	. . .

Referindo as despezas de 1903 e 1902 ás unidades de trabalho teremos os seguintes resultados:

Designação	1903	1902	Differença em 1903	
			Para mais	Para menos
Por trem kilometro . . .	2$136	2$074	$062	
Por locomotiva kilometro .	1$268	1$219	$049	
Por vehiculo kilometro . .	$101	$092	$009	

Considerando apenas os serviços retribuidos temos o seguinte quadro comparativo dos dous ultimos annos:

Designação	1903	1902	Differença em 1903	
			Para mais	Para menos
Por trem kilometro . . .	2$245	2$175	$070	
Por vehiculo kilometro . .	$103	$095	$008	
Por tonelada kilometro de peso util	$035	$031	$004	

Bitola de 1,^{m}00

O total das despezas da locomoção na bitola de 1,^{m}00 foi o seguinte:

Em 1903.	1.491:161$556
Em 1902.	1.513:569$575
Differença para menos em 1903 .	22:408$019

Os quadros seguintes mostram as despezas em 1903 e 1902 subdivididas pelas diversas verbas:

Em 1903

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração	47:515$282	3:738$046	51:253$328
Despezas geraes de officinas	69:156$780	46:122$549	115:279$329
Conducção de trens . . .	299:255$706	400:327$565	699:583$271
Reparação de locomotivas .	192:010$410	113:319$655	305:330$065
» » carros . . .	85:352$390	48:121$287	133:473$677
» » vagões. . .	108:146$690	74:440$726	182:587$416
Total. . . .	801:437$258	686:069$828	1.487:507$086
Contas	. . . . .	. . . . .	3:654$470
Total geral. .	. . . . .	. . . . .	1.491:161$556

Em 1902

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração	49:693$741	3:900$682	53:594$423
Despezas geraes de officinas	58:704$675	32:761$644	91:466$319
Conducção de trens . . .	292:280$274	429:811$683	722:091$957
Reparação de locomotivas .	187:241$910	118:995$231	306:237$141
» » carros . . .	81:393$490	53:829$194	135:222$684
» » vagões. . .	112:185$940	89:165$441	201:351$381
Total. . . .	781:500$030	728:463$875	1.509:963$905
Contas	. . . . .	. . . . .	3:605$670
Total geral. .	. . . . .	. . . . .	1.513:569$575

A comparação entre os totaes da mesma especie correspondentes aos dous ultimos annos dá as seguintes differenças para o anno de 1903:

	Para mais	Para menos
Administração		2:341$095
Despezas geraes de officinas	23:813$010	. . .
Conducção de trens.		22:508$686
Reparação „ locomotivas		907$076
„ „ carros		1:749$007
„ „ vagões		18:763$965
Contas	48$800	. . .
Total	23:861$810	46:269$829
Differença total		22:408$019

Referindo as despezas de 1903 e 1902 ás unidades de trabalho, obtemos o seguinte resultado;

Designação	1903	1902	Differença em 1903	
			Para mais	Para menos
Por trem kilometro . .	1$059	1$179	. . .	$120
„ locomotiva „ . .	$844	$890	. . .	$046
„ vehiculo „ . . .	$060	$066	. . .	$006

Considerando apenas os serviços retribuidos, temos o seguinte quadro comparativo dos dous ultimos annos:

Designação	1903	1902	Differença em 1903	
			Para mais	Para menos
Por trem kilometro . .	1$128	1$258	. . .	$130
„ vehiculo „	$065	$071	. . .	$006
„ tonelada „ de peso util.	$041	$038	$003	. . .

Para melhor comparar as despezas da locomoção nas differentes secções, damos em seguida alguns quadros e diagrammas abrangendo dados dos ultimos annos.

O quadro seguinte mostra os preços médios annuaes dos materiaes de conducção de trens na bitola de 1.m 60 desde 1892.

A ultima columna foi reservada para o preço da lenha na bitola de 1.m 00.

Annos	Carvão (tonelada)	Lenha (m/3)	Estopa (kilogrammas)	Oleos (litros)	Lenha m/3 Bitola de 1.m00
1892	79$538	. . .	$796	1$061	2$260
1893	51$550	. . .	$852	1$291	2$491
1894	55$529	. . .	$890	1$360	2$057
1895	46$800	. . .	$758	1$056	2$185
1896	50$000	. . .	$783	$847	2$225
1897	59$088	. . .	$849	1$140	2$215
1898	71$728	. . .	1$096	1$289	2$255
1899	64$063	2$641	$766	$780	2$383
1900	61$633	2$843	$607	$559	2$391
1901	59$512	3$023	$485	$577	2$665
1902	41$894	3$196	$494	$515	2$673
1903	46$664	3$251	$480	$556	2$653

O quadro seguinte mostra os preços médios annuaes, nos 7 ultimos anno, de diversos materiaes empregados na reparação de locomotivas, carros e vagões.

Materiaes	Unidades	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903
Ferro batido	Kg.	$491	$562	$548	$558	$516	$388	$366
Ferro fundido	»	$263	$331	$314	$341	$301	$289	$281
Bronze fundido	»	2$250	1$695	1$810	1$499	1$739	1$515	1$357
Metal branco	»	2$707	2$913	2$510	4$190	2$066	1$750	1$044
Aços diversos.	»	$734	$861	$895	$829	$731	$687	$638
Pregos	»	$925	$914	$754	$835	$723	$596	$521
Eixos para vagões	1	. .	120$516	114$485	106$156	102$070	101$390	94$831
Batentes para vagões	1	. .	86$370	89$798	90$488	87$330	87$330	69$254
Molas espiraes para vagões . . .	1	12$199	15$604	15$885	15$279	15$279	15$205	10$130

Os diagrammas ns. 34 e 35 mostram as despezas da locomoção por conta de custeio nas bitolas de 1,m 60, 0.m 60 e 1.m 00 no periodo que vae de 1892 a 1903. O diagramma n. 36 mostra o total das despezas da locomoção, por conta de custeio, em todas as linhas no mesmo periodo. Os diagrammas ns. 37 e 38 mostram os preços do vehiculo kilometro, considerando apenas os serviços retribuidos, no periodo que vae de 1892 a 1902 e os preços da tonelada kilometro de peso util rebocado no periodo de 1896 a 1902.

O exame do diagramma n. 38 nos mostra que tendo havido, na bitola de 1.m 00 reducção no preço do vehiculo-kilometro, relativamente ao dos annos anteriores, houve comtudo, um augmento no preço da tonelada kilometro de peso util comparada com o dos dous annos anteriores.

Este facto se explica facilmente considerando que as linhas recentemente construidas fizeram augmentar o percurso dos trens do trafego, quer de passageiros quer de cargas, e consequentemente o numero de vehiculos-kilometros; como, porém, o numero de toneladas-kilometros de peso util em 1903 foi menor do que em 1902, houve um augmento de 3 réis no preço da tonelada-kilometro de peso util, contra uma diminuição de 6 réis no preço do vehiculo kilometro.

Nas bitolas de 1.m 60 e 0.m 60 não aconteceu isso, porquanto houve correlação na variação dos preços do vehiculo kilometro e da tonelada kilometro de peso util: emquanto o preço do vehiculo kilometro augmentou de 8 réis, o da tonelada kilometro teve um accrescimo de 4 réis.

A despeza total, por conta de custeio, foi quasi a mesma do anno anterior, tendo sido, porém, inferiores os numeros de vehiculos kilometros e de toneladas kilometros de peso util.

V — Fundição de ferro e bronze

Em 1903 a officina de fundição de Jundiahy entregou ao almoxarifado, para serem utilisados nos diversos serviços da locomoção e outras divisões 453.057,5 kilogrammas de ferro fundido e 43.809 kilogrammas de bronze, em peças moldadas, cujos preços médios de producção forão:

De ferro fundido em obras . . . $293
De bronze fundido em obras. . . 1$215

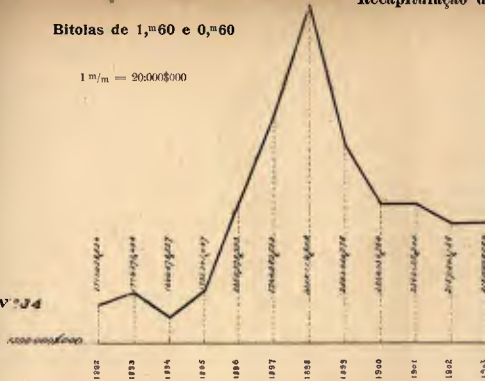
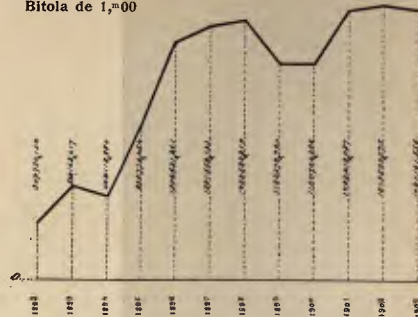
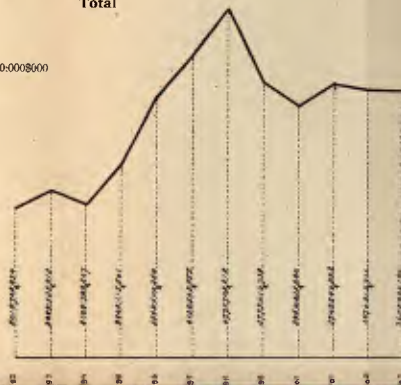
Durante o mesmo anno empregárão-se nos diversos trabalhos especiaes á locomoção e outras repartições 439.053,5 kilogrammas de ferro fundido, e 44.459,25 kilogrammas de bronze.

Forão empregados pelas diversas officinas para a locomoção e outras divisões 430.389,5 kilogrammas de ferro fundido e 44.449,75 kilogrammas de bronze, como se vê em detalhe nos seguintes quadros:

Bitola de 1,^{m}60

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade kg.	Importancia	Quantidade kg.	Importancia
Reparação de locomotivas.	26.986,50	7:490$053	9.593	12:975$295
» » carros . .	14.769	4:090$349	1.902	2:590$030
» » vagões . .	89.147	25:225$514	2.504	3:438$075
Obras diversas para a locomoção e outras divisões.	116.360,50	34:116$659	.3175,50	4:392$385
Total . . .	247.263,00	70:922$575	17.174,50	23:395$785

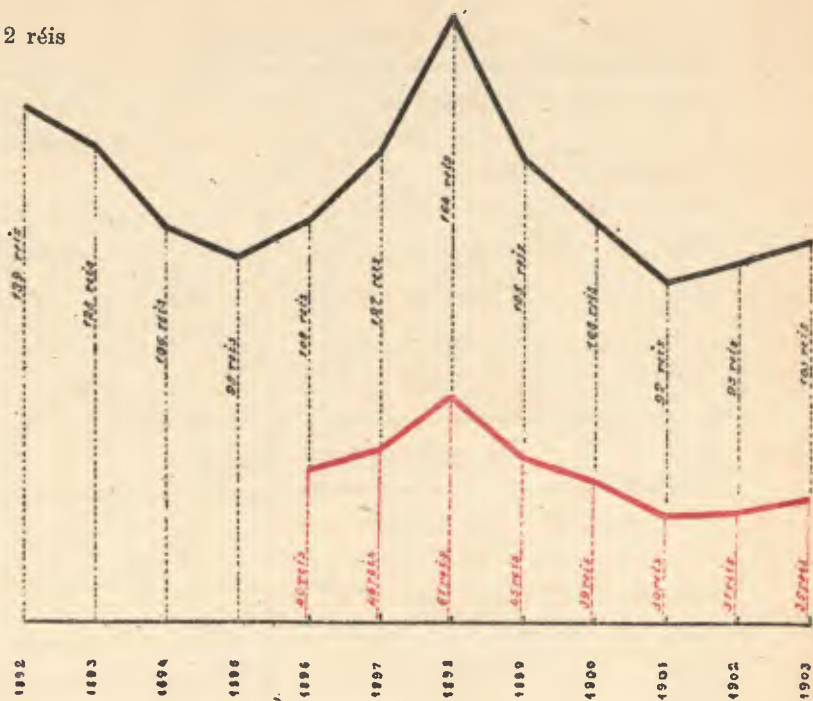
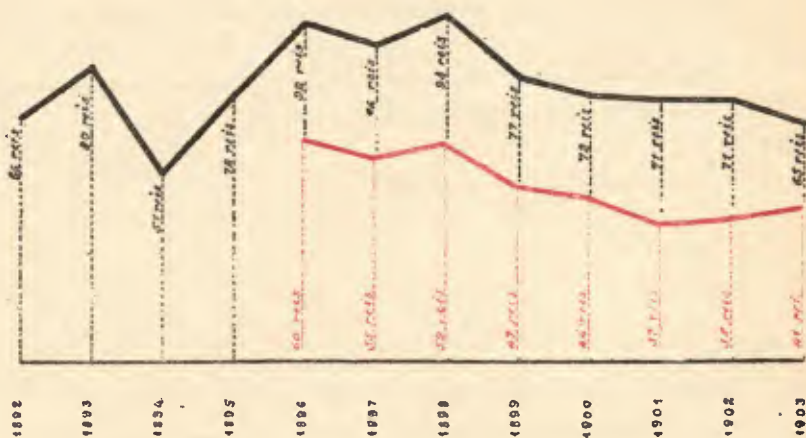
Bilola de 1,^{m}00

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade kg.	Importancia	Quantidade kg.	Importancia
Reparação de locomotivas.	47.825,75	13:265$276	17.538	24:045$494
» » carros . .	17.671,50	4:922$911	2.314,5	3:066$645
» » vagões . .	36.815,75	10:354$307	4.899,5	6:797$275
Obras diversas para a locomoção e outras divisões.	63.460	17:738$249	1.274,75	1:770$872
Total	165.773	46:280$743	26.026,75	35:680$286

Preços do vehiculo kilometro e da tonelada kilometro de peso util

(Serviços retribuidos)

Bitolas de 1,m60 e 0,m60

1 m/m = 2 réis

1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903

Bitola de 1,m00

Legenda

Vehiculo kilometro.

Tonelada kilometro de peso util.

Ramal de Santa Rita

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade kg.	Importancia	Quant. kg.	Importancia
Reparação de locomotivas	2.063	626$492	557	764$910
„ „ carros . .	7	1$764	. .	. . . .
„ „ vagões . .	9.665	2:851$358	7	9$520
Obras diversas para a locomocão e outras divisões.	32	8$960	. .	. . . . .
Total . . .	11.767	3:488$574	564	774$430

Ramal Descalvadense

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade kg.	Importancia	Quant. kg.	Importancia
Reparação de locomotivas	729	213$693	614	816$855
„ „ carros . .	568	173$540	38	58$200
„ „ vagões . .	3.089	816$756	19	29$070
Obras diversas para a locomoção e outras divisões.	1.160.50	319$452	6	8$580
Total . . .	5.546.50	1:523$441	677	912$705

Navegação

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade kg.	Importancia	Quant. kg.	Importancia
Obras diversas para Santa Rita	. . .	. . . . .	7.50	10$200
Obras diversas para Descalvadense . . .	40	10$080	. .	. . . . .
Total . . .	40	10$080	7.50	10$200

O quadro seguinte mostra a quantidade de ferro e bronze moldado fornecido annualmente ao almoxarifado pela officina de fundição de Jundiahy, desde 1897, bem como os preços médios d'esses materiaes.

Annos	Ferro fundido em peças moldadas			Bronze fundido em peças moldadas		
	Preço médio do kilogramma	Quantidade total fornecida	Importancia em réis	Preço médio do kilogramma	Quantidade total fornecida	Importancia em réis
1897	$291.2	381.402.50	111:092$870	1$744	27.550.50	48:050$465
1898	$302.3	359.314.00	108:610$021	1$691	27.722.00	46:900$039
1899	$328.7	354.794.25	116:626$603	1$635	31.418.50	51:380$315
1900	$331.3	290.962.50	96:419$503	1$832	24.162.75	44:285$482
1901	$304.8	363.531.00	110:796$646	1$750	39.333.50	68:853$220
1902	$278.7	509.036.50	141:874$457	1$382	42.590.50	58:862$091
1903	$292.7	453.057.50	132:631$438	1$215	43.809.00	53:215$646

O presente quadro dá os preços médios de custo real da fundição de ferro e bronze, em cada um dos annos de 1897 a 1903; os quadros anteriores de consumo d'esses materiaes têm naturalmente preços médios que não combinam com os precedentes, porquanto são preços de balanço do Almoxarifado, variaveis de um anno para outro e mesmo em cada mez.

VI — Fornecimentos a diversos — Bitola de 1,^{m}60

Nas officinas de Jundiahy foram executados serviços para diversas repartições e para extranhos, na importancia de Rs. 887:074$616, distribuidos na seguinte fórma:

Designação		Pessoal	Material	Total
Por conta — De obras novas para diversas divisões		128:329$420	83:972$294	212:301$714
Do trafego, custeio	Bitola de 1,^{m}60	31:794$580	8:326$388	40:120$968
	„ „ 0,^{m}60	122$400	600	123$000
Da via permanente e edificios, custeio	„ „ 1,^{m}60	32:753$880	34:431$151	67:185$031
	„ „ 1,^{m}00	632$120	95$120	727$240
	„ „ 0,^{m}60	846$930	1:491$839	2:338$769
De obras d'arte, custeio	„ „ 1,^{m}60	15:895$020	11:042$742	26:937$762
	„ „ 1,^{m}00	128$780	200$848	329$628
	„ „ 0,^{m}60	1:198$900	7:490$308	8:689$208
Do telegrapho, custeio	„ „ 1,^{m}60	295$380	278$075	573$455
Da luz electrica	„ „ 1,^{m}60	902$980	342$473	1:245$453
Do lastro, custeio	„ „ 1,^{m}60	844$640	2:482$186	3:326$826
	„ „ 0,^{m}60	136$440	118$305	254$745
Do almoxarifado, custeio	„ „ 1,^{m}60	145$500	38$330	183$830
Da Contadoria		522$300	205$631	727$931
Da Inspectoria		226$440	125$970	352$410
Do almoxarifado, bitola de 1,^{m}60	Materiaes para custeio	116:122$560	68:761$231	184:883$791
	Ferro moldado	81:887$920	50:743$518	132:631$438
	Bronze	22:681$520	30:518$396	53:199$916
Da Via fluvial	Vapores, custeio	398$880	513$542	912$422
	Conservação de material fluctuante	273$840	...	273$840
Da locomoção, bitola de 1,^{m}00		280$540	134$112	414$652
De novos desvios em Campinas		4:270$680	2:381$006	6:651$686
De particulares		13.431$960	11:915$101	25:347$061
De diversas Companhias de Estradas de Ferro		78.410$120	38:931$720	117:341$840
Total		532:533$730	354:540$886	887:074$616

No anno de 1902 os serviços executados nas officinas de Jundiahy para diversas repartições e para extranhos importarão em 850:629$799 réis, como se vê pelo quadro comparativo seguinte:

Annos		Pessoal	Material	Total
1903		532:533$730	354:540$886	887:074$616
1902		420:367$300	430:262$499	850:629$799
Differença em 1903	Mais . .	112:166$430	. . . .	36:444$817
	Menos .	. . . .	75:721$613	. . . .

BITOLA DE 1,^{m}00

Os serviços executados nas officinas de Rio Claro para outras repartições importaram em Rs. 210:117$193 distribuidos da seguinte forma em 1903:

	Designação		Pessoal	Material	Total
Por conta	De obras novas para diversas divisões		33:360$300	25:908$906	59:269$206
	Da via permanente e edificios custeio	B. 1,^{m}00.	24:026$310	23:325$905	47:352$215
		B. 1,^{m}60.	14$000	. . . .	14$000
	De obras d'arte custeio	B. 1,^{m}00.	1:103$200	2:132$857	3:236$057
		B. 1,^{m}60.	357$850	22$150	380$000
	Do telegrapho Bitola 1,^{m}00 .		640$220	44$923	685$143
	Do trafego, custeio		29:355$360	8:045$405	37:400$765
	Da luz electrica, custeio . .		45$500	. . . .	45$500
	Do almoxarifado, custeio . .		10$500	. . . .	10$500
	Do almoxarifado, materiaes para custeio		13:992$280	10:374$244	24:366$524
	Do lastro, custeio		7:678$860	10:048$774	17:727$634
	Da locomoção, Bitola 1,^{m}60 .		43$560	. . . .	43$560
	De diversas estradas de ferro.		903$000	242$910	1:145$910
	De particulares		13:170$340	5:269$839	18:440$179
	Total.		124:701$280	85:415$913	210.117$193

No anno de 1902 os serviços executados nas officinas de Rio Claro para diversas repartições e para extranhos importarão em 257:442$352 réis.

No quadro que se segue ver-se-á como se distribuiu aquella quantia e a sua comparação com a do anno de 1903.

Annos	Pessoal	Material	Total
1903	124:701$280	85:415$913	210:117$193
1902	148:742$200	108:700$152	257:442$352
Differença em 1903 { Mais. .	—	—	—
Differença em 1903 { Menos .	24:040$920	23:284$239	47:325$159

Via Fluvial

Nas officinas de Porto Ferreira foram executados serviços para outras repartições e para extranhos, na importancia de Rs. 17:949$367, assim distribuida:

	Designacão	Pessoal	Material	TOTAL
Por conta	Obras novas de outras divisões	189$650	239$400	429$050
	Rio, custeio	. . . .	27$970	27$970
	Estações e edificios, custeio .	434$900	51$880	486$780
	Trafego	113$700	380$959	494$659
	Almoxarifado, materiaes para custeio, Bitola de 1.m60. .	. . . .	94$950	94$950
	Da locomoção, Bitola de 1.m60	4:519$350	2$180	4:521$530
	Da locomoção, Ramal de Santa Rita	5:140$540	333$550	5:474$090
	De Estações e edificios, Ramal de Santa Rita	429$700	13$650	443$350
	De obras d'arte, Ramal de Sta. Rita	22$000	. . . .	22$000
	Do trafego	40$000	. . . .	40$000
	Da locomoção, Ramal Descalvadense	2:077$680	457$133	2:534$813
	De Estações e edificios, Ramal Descalvadense	91$100	43$395	134$495
	De particulares	3:245$680	. . . .	3:245$680
	Total	16:304$300	1:645$067	17:949$367

Pelo exame dos quadros precedentes se vê que em 1903 foram executados nas officinas de Jundiahy, Rio Claro e Porto Ferreira, serviços para outras repartições e para extranhos no valor de Rs. 1.115:141$176 contra 1.182:555$517 réis no anno de 1902.

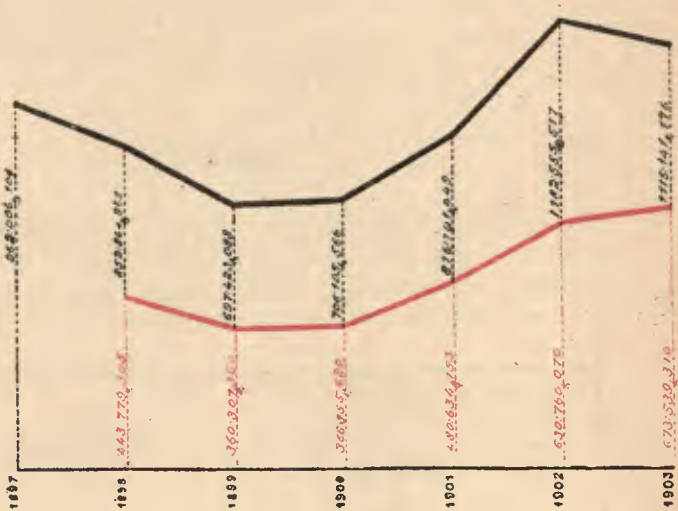
O diagramma n. 39 dá as importancias totaes dos serviços feitos nas mesmas officinas para outras repartições e para extranhos no periodo de 1897 a 1903.

No mesmo diagramma vem indicada, para cada anno, a verba relativa ao pessoal empregado na execução d'esses serviços.

Esta verba é este anno superior á do anno de 1902, porquanto os serviços executados exigiram maior mão d'obra.

Pelo diagramma se vê que nos ultimos annos augmentou muito a importancia dos serviços feitos para outras repartições e para extranhos e naturalmente as verbas relativas ao pessoal, dando causa ao augmento das folhas de pagamento do pessoal das officinas.

Fornecimento a diversos

1 m/m = 20:000$000

Legenda

Importancia total.

Verba pessoal.

VII — Navegação

O material fluvial era a 30 de Abril de 1903:

Vapores	7
Lanchas	36
Balsas de aço	2

Tracção

De 1 de Janeiro a 30 de Abril de 1903 o percurso dos vapores foi de 3.106 kilometros. O quadro seguinte dá o percurso dos vapores nesse periodo bem como o percurso total de cada um d'elles desde que entrou em serviço:

Vapores	Percurso em kilometros	
	Em 1903	Desde o começo do serviço
Conde d'Eu	123	110.350
Nicolau Queiroz	—	79.498
Elias Chaves	—	84.423
Antonio Prado	—	75.857
Barão de Jaguára	1.008	83.528
Antonio Lacerda	492	62.902
Antonio Paes	1.483	74.035

O percurso das lanchas de 1.º de Janeiro a 30 de Abril de 1903 foi de 7.468 kilometros.

A despeza com a tracção fluvial foi em 1903:

Pessoal	7:196$960
Material	3:010$801
Total	10:207$761

Os seguintes quadros mostram a despeza de combustivel, lubrificantes e outros materiaes na conducção de vapores:

Vapores	Lenha		Lubrificantes		Diversos	TOTAL
	Quantidade em m/³	Valor em réis	Quantidade em litros	Valor em réis	Valor em réis	Valor em réis
Antonio Lacerda	328	761$270	50	29$350	12$824	803$444
Antonio Paes	549	1:255$830	90	43$050	73$380	1:372$260
Antonio Prado	. . .	. . .	4	5$780	14$450	20$230
Barão de Jaguára	213	489$900	95	36$800	59$375	586$075
Conde d' Eu	92	211$600	21	9$140	8$052	228$792
Total	1.182	2:718$600	260	124$120	168$081	3:010$861

O preço médio d'esses materiaes foi o seguinte:

	Ém 1903	Em 1902	Differença Em 1903
Lenha por $m/_3$	2$300	2$200	+ $100
Lubrificantes por litro	$477	$381	+ $096

As despezas totaes com a Navegação de 1.º de Janeiro a 30 de Abril importaram em 23:192$075, assim distribuidas:

Designação	Pessoal	Material	Total
Administração	1:416$033	. . .	1:416$033
Officinas	3:058$860	626$477	3:685$337
Conducção de vapores. . .	7:196$960	3:010$801	10:207$761
Concerto de vapores . . .	5:934$170	1:728$491	7:662$661
Concerto de lanchas . . .	214$100	6$183	220$283
Total	17:820$123	5:371$952	23:192$075

A partir de 1.º do Maio foi completamente supprimido o trafego da navegação e fechada a officina de Porto Ferreira, que até então trabalhava para a reparação do material fluvial e do material rodante da bitola de 0.m 60. D'esta data em deante a reparação das locomotivas, carros e vagões das linhas de Santa Rita e Descalvadense passou a ser feita nas officinas de Jundiahy.

VIII — Conta de Capital

Bitola de 1,m60

Durante o anno de 1903 despendeu-se por conta de capital o seguinte:

Material rodante

Construcção de vagões. . . . . 1:886$048

Officinas de Jundiahy

2 tornos mecanicos de 12″ (cambio de 11 15/16) . . .	7:666$325
2 tornos de 6′ 6″ para rodas de locomotivas (cambio de 11 31/32	16:124$649
1 martello a vapor de 30 cwt. (cambio de 11 27/32) . .	16:025$114
1 machina de aplainar de dous cabestantes, (cambio de 11 15/16)	8:738$294
1 machina vertical de aplainar (cambio de 11 15/16). .	6:331$760
1 ventilador	4:000$000
Montagem de machinismos	4:505$443
Abastecimento d'agua em Campinas	51:715$895
	116:993$528

Bitola de 1,^{m}00 — Secção Rio Claro

Compra e montagem de 100 vagões tubulares . . .	490:540$642
» de tres locomotivas, cambio de 11 $^{23}/_{32}$ . .	178:707$300
» e collocação de freio Westinghouse em 100 vagões de carga	18:225$050
2 tornos de 5' para rodas de locomotivas, cambio 11 $^{15}/_{16}$.	25:635$917
1 machina de aplainar de 2 cabestantes, cambio 11 $^{15}/_{16}$.	9:467$996
2 tornos mecanicos de 12" cambio de 11 $^{15}/_{16}$ . . .	7:666$325
2 » » » 8" cambio de 11 $^{19}/_{32}$ . . .	5:711$381
1 torno horisontal de placa, para aros, cambio de 11 $^{7}/_{8}$.	7:318$678
1 machina de furar, cambio de 11 $^{15}/_{16}$.	3:173$927
1 torno de 3' 6" para rodas de locomotivas, cambio de 12 $^{1}/_{16}$.	8:691$431
1 martello a vapor de 15 quintaes, cambio de 11 $^{3}/_{4}$.	8:543$292
Montagem de machinismos	7:995$542
	771:677$481

A deduzir:

Producto da venda de 4 locomotivas á Estrada de Ferro União Sorocabana e Ituana.	120:000$000
	651:677$481

Ramal Descalvadense

Construcção de carros.	6:771$887

IX — Luz Electrica

Continuão a funccionar com regularidade as installações electricas para illuminação das esplanadas de Campinas e Jundiahy e suas dependencias.

As despezas forão as seguintes:

	1903	1902	Differença em 1903
Pessoal . . .	21:197$050	24:743$630	— 3:546$580
Material . . .	16:841$932	23:461$333	— 6:619$401
	38:038$982	48:204$963	— 10:165$981

X — Pessoal

O pessoal da locomoção em 31 de Dezembro de 1903 era o seguinte:

BITOLA DE 1,^{m}60

Administração

Chefe da locomoção	1
Engenheiros praticantes	4
Official	1
Desenhista	1
Escripturarios	2
Amanuense	1
Praticantes	7
Total	17

BITOLA DE 1,^{m}00

Ajudante da tracção	1
Escripturario	1
Total	2

O termo médio mensal do pessoal em 1903 foi o seguinte:

BITOLA DE 1,^{m}60

Mestre geral	1
Contra mestre	1
Mestres de officina	6
Ajustadores	44
Torneiros	23
Caldeireiros e funileiros	8
Ferreiros	19
Fundidores	28
Carpinteiros	56
Pintores	24
Malhadores	35
Limadores	8
Serradores	5
Operarios diversos	93
Aprendizes	88
Trabalhadores	187
Total	626

Chefe de deposito	1
Machinistas	45
Foguistas	49
Limpadores	48
Total	143

Ramal de Santa Rita

Machinistas	3
Foguistas	3
Limpadores	3
Total	9

Ramal de Descalvado

Machinistas	1
Foguistas	1
Limpadores	1
Total	3

BITOLA DE 1,^{m}00

Mestre geral	1
Contra mestre	1
Ajustadores	30
Torneiros	17
Caldeireiros e funileiros . . .	6
Ferreiros	15
Carpinteiros	41
Pintores	7
Malhadores.	21
Limadores	8
Serradores	4
Operarios diversos	92
Aprendizes	72
Trabalhadores	107
Total	422

Machinistas	46
Foguistas	50
Limpadores	51
Total	147

Navegação

A navegação só funccionou durante 4 mezes de 1903, e durante esse periodo a média mensal foi:

Mestre Geral	1
Ajustadores	2
Caldeireiro e funileiro . . .	1
Ferreiro	1
Carpinteiros	4
Pintores	3
Malhador	1
Operarios diversos	7
Aprendizes	5
Trabalhadores	27
Total . .	52

Machinistas	3
Foguistas	2
Pilotos	2
Ajudantes	2
Marinheiros	7
Total . .	16

Escola de aprendizes

Tem funccionado com toda a regularidade a Escola nocturna para os aprendizes das officinas de Jundiahy.

Fundada para satisfazer uma necessidade incontestavel, tem essa Escola produzido resultados muito animadores, que confirmam completamente as esperanças que depositavamos na sua creação.

Em 1903 já funccionaram regularmente as aulas do 1.º e 2.º anno do curso escolar e as do curso preliminar de adaptação: as aulas do 2.º anno foram frequentadas por 11 alumnos, as do 1.º por 25 e as do curso preliminar por 39.

No anno de 1904 funccionarão as aulas do 3.º anno frequentadas pelos alumnos do 2.º anno já habilitados nas materias que constituem o programma d'esse anno.

A experiencia de tres annos de funccionamento da Escola tem indicado que algumas modificações deviam ser feitas no programma de estudos préviamente estabelecido; já no Relatorio de 1901, apresentando esse programma observava eu que estava elle sujeito ás modificações que a experiencia indicasse, tornando-se mais amplo ou mais restricto, conforme o aproveitamento que os alumnos mostrassem.

Essas modificações tiveram por objecto dár ao ensino um cunho mais pratico e fazel-o mais efficiente, e para isso foi necessario tornal-o mais lento, o que exigio alteração na primitiva distribuição de estudos pelos diversos annos do curso. Os programmas foram tambem modificados de accordo com o aproveitamento revelado pelos aprendizes.

Feitas essas alterações ficará o curso escolar dividido do seguinte modo:

1.º Anno — Arithmetica pratica — Desenho geometrico.
2.º Anno — Arithmetica pratica — Desenho geometrico, (Conclusão) — Geometria pratica.
3.º Anno — Noções sobre logarithmos e formulas algebricas do 1.º gráo — Geometria pratica (Conclusão) — Noções de perspectiva e de desenho projectivo.
4.º Anno — Desenho de mecanismos — Noções de mecanica pratica — Noções elementares de physica.

Têm continuado a leccionar as materias da Escola com exemplar dedicação e desinteresse. os drs. H. Burnier, Cesar Rabello, Heitor Lyra e Gabriel Penteado.

Terminando este relatorio, cumpre-me o dever de declarar que todo o pessoal da locomoção cumpriu os seus deveres com exemplar dedicação, e que os resultados bastante favoraveis que consignei, foram devidos exclusivamente á valiosa cooperação que recebi dos srs. A. Williams, ajudante da tracção na bitola estreita; do sr. G. Storch, mestre das officinas de Jundiahy, e dos mestres das diversas officinas.

F. de Monlevade,
Chefe da Locomoção.

VII

Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ás diversas repartições da Companhia Paulista e aos depositos succursaes estabelecidos em Campinas e em Rio Claro junto ás officinas da bitola estreita.

Todas as compras são, em geral, feitas mediante concurrencia, pedindo-se, por carta, preços as diversas casas do estrangeiro e de Campinas. S. Paulo e Rio de Janeiro.

Durante o anno de 1903, o almoxarifado teve o seguinte movimento:

Debito

Valor dos materiaes existentes em 1.º de Janeiro de 1903		2.914:471$065
Custo dos materiaes recebidos durante o anno de 1903	Directamente do estrangeiro . . . . (1)	2.071:743$391
	Comprados nos mercados de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro . . . (2)	2.202:475$152
	Proveniente da fundição e de diversas obras feitas nas officinas da Companhia para supprimento dos depositos	418:727$239
	Total do debito	7.607:416$847

Credito

Materiaes fornecidos ás diversas repartições da Companhia	Por conta do custeio	2.833:007$145
	« « de capital e novas construcções	1.850:282$665
Materiaes cedidos a outras Companhias e a particulares		152:511$949
Materiaes fornecidos ás officinas para fundicção e outras obras necessarias ao supprimento dos depositos .		160:492$339
Valor dos materiaes existentes em 31 de Dezembro de 1903		2.611:122$749
	Total do credito	7:607:416$847

(1) Esse total é assim descriminado:

Custo em Santos	1.608:360$341
Direitos	236:781$591
Taxa de estatistica.	588$519
« « capatazias	62:702$000
» « armazenagem	11:735$060
Transporte das docas á Estrada de Ferro . .	19:604$900
» de Santos a Jundiahy	131:517$800
Sellos nos despachos	235$500
Despesas diversas	217$680
Total. . . .	2.071:743$391

(2) N'esse total estão incluidas todas as compras de dormentes no valor de 445:467$770, de lenha no de 750:475$925, de impressos, livros, talões e artigos para escriptorio no de 160:998$238, de carvão no de 145:056$970 e de madeira nacional no de 133:059$109. Representam estas diversas verbas o total de 1.635:058$012, ou 74% das compras feitas no paiz.

No fim do anno procedeu-se a minucioso e rigoroso balanço no almoxarifado e depositos, pesando, medindo e contando todos os materiaes conforme sua natureza. O resultado foi o mais lisongeiro possivel, sendo, tantos as sobras como as faltas em quantidades insignificantes e todas justificadas.

E' digno de louvor o almoxarife Snr. Horacio Rodrigues Lavras pelo zelo com que dirige todo o serviço a seu cargo.

VIII

Pessoal

Continúa todo o pessoal em geral a prestar com dedicação, bons serviços á Companhia.

Cabe aqui, e o faço com a mais viva satisfação e cheio de profundo reconhecimento, agradecer mais uma vez, aos dignos amigos e companheiros, chefes das diversas divisões, a direcção intelligente, zelosa, solicita e economica que a ellas tem dado e a seus ajudantes, bem como a todos os demais empregados a elles directamente subordinados, o muito efficaz auxilio que me têm prestado.

Manteve a Companhia, no serviço de custeio de suas suas linhas ferreas e fluviaes, durante o anno de 1903, um effectivo médio de 4.134 empregados, assim discriminado:

	Numero de empregados		Proporção por cento
	Total	Por um kilometro	
Inspectoria geral, Contadoria e Almoxarifado	111	0,106	2.7
Trafego e Telegrapho	(1) 1.352	1,293	32,7
Locomoção	1.391	1,331	33,6
Linha e Edificios	1.280	(2) 1,307	31,0
Total	4.134	3,955	100,0

(1) Comprehende tambem todo o pessoal que faz a baldeação das cargas em trafego mutuo, procedentes das e destinadas ás linhas Sorocabana, Itatibense, Mogyana, de Araraquara e de Dourados, e de cujo pagamento ellas compartilharam.

(2) Não se attendeu á extensão da via fluvial, que não mantem turma especial para o serviço de conservação.

IX

Occurrencias e accidentes

Apenas temos de registrar dous accidentes de maior vulto, occorridos durante o anno de 1903.

O primeiro foi o descarrilhamento da machina e de seis vagons de um trem de cargas, no kilometro 81 do tronco, da Secção Rio Claro, parecendo que um pedaço de taboa, encontrado na linha, fóra a causa do accidente-

A locomotiva, ao descarrilhar, tombou, matando infelizmente o machinista e o foguista.

O outro accidente foi o descarrilhamento de dous carros de um trem especial de serviço, no kilometro 213 da Secção Rio Claro, tendo o carro da cauda do trem, descarrilhado e tombado, fazendo descarrilhar um dos trucks do carro immediato,; o outro carro e a locomotiva nada tiveram.

As pessoas que viajavam no ultimo carro, soffreram ligeiras contusões.

Além d'esses dous descarrilhamentos, temos de registrar diversos outros sem importancia, de locomotivas e vagons, quasi todos em chaves, devidos a descuido dos manobradores e a outras causas entre as quaes predomina a de pregos e outros materiaes collocados na linha por pessoas desconhecidas.

Durante o anno de 1903 foram feridos dous passageiros que se atiraram, propositalmente, dos trens á linha, quando elles corriam a toda velocidade e mortos quatro empregados da Companhia, sendo dous no descarrilhamento do kilometro 81 e dous por terem cahido na linha quando tentavam tomar os trens já em marcha.

Foram egualmente mortas 4 pessôas extranhas e feridas outras tantas, sendo todas ellas victimas da propria imprudencia, colhidas pelas locomotivas em circulação, umas por caminharem pela linha ou a atravessarem e outras por estarem deitadas e dormindo sobre os trilhos.

Jundiahy, Abril de 1904

M. P. Torres Neves,
Engenheiro Civil.

LISTA GERAL

DOS

SENHORES ACCIONISTAS

LISTA dos Senhores Accionistas

em 30 de Abril de 1904

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos.
	A		
1	Abel, filho de Abel de Andrade Villares. .	25	5
2	Abelardo de Campos Toledo	64	11
3	Achilles de Oliveira Ribeiro	14	2
4	„ Oppenhein	110	16
5	„ Shwob	37	7
6	Adail, filha de d. Maria J. de C. Quartim .	2	0
7	Adalberto de Freitas Reys, menor . . .	80	13
8	„ „ Queiroz Telles	3	0
9	Adão Gray.	8	·1
10	Adelaide Alves Corrêa, menor.	55	10
11	„ „ Guimarães	200	22
12	„ Augusta Pereira	19	3
13	„ Belmira Mugnaine	4	0
14	„ Honoria, filha de d. M.ª Honoria.	33	6
15	„ de Moraes Barros.	300	27
16	„ de Moraes f.ª d. J. Prudente de Moraes	11	2
17	Adelina, f.ª de d. Emiliana J. de Oliveira .	6	1
18	Adelino Domingos Neiva, menor	22	4
19	Adolpho Birle Junior	17	3
20	„ f.º de J. Adolpho Michelet . . .	28	5
21	„ F. Oppenhein	208	22
22	„ Gad, dr.	149	19
23	„ Heydenreich	285	26
24	„ Hildebrand.	14	2
25	„ Lantz, dr.	80	13
26	„ da Silva Neiva, menor	22	4
27	Adriana Maria da Conceição	3	0
28	Adulpho, f.º de d. Franc.ª M. de P. Baracho	80	13
29	Affonsina, f.ª de Affonso de Vergueiro . .	14	2
30	Affonso Augusto Ribeiro	40	8
31	„ Celso Garcia da Luz	35	7
32	„ f.º de O. Pires Corrêa	19	5
33	„ Luiz de Paula	30	6
34	„ de Vergueiro	19	3

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
35	Agabito Lipparelli	130	18
36	Agatha Fakler.	6	1
37	Agenor de Azevedo.	600	42
38	Aggrippina da Rocha Cintra, menor . .	7	1
39	Agnès Bradshaw	12	2
40	Agnello Leite, dr.	4	0
41	Agostinho Lebre de Çastilho.	10	2
42	Alayde, filha de A. da Silva Araujo . .	6	1
43	Albert Levy	420	33
44	„ Parton, Uberaba.	30	6
45	Albertina de Almeida Guedes	180	21
46	„ filha de F. A. Pereira Borges .	8	1
47	„ filha do dr. Pedro V. de Azevedo	2	0
48	„ Müller.	5	1
49	„ da Silva Prado	235	24
50	Albertino de Aquino e Castro Carneiro Leão	23	4
51	Alberto Bresser Monteiro, menor . . .	56	10
52	„ de Castro Menezes	50	10
53	„ filho de d. Maria J. de C. Quartim	2	0
54	„ filho do Dr. Thomaz Whately .	12	2
55	„ Israel.	400	32
56	„ Kahn.	31	6
57	„ de Mendonça Moreira	131	18
58	„ dos Santos Dumont	872	56
59	„ Schulz	150	20
60	„ da Silva Neiva, menor	22	4
61	„ Villares	119	16
62	Alberic Lèriquier.	20	4
63	Alberico Germack Possolo.	458	35
64	Albino Alves de Camargo.	613	43
65	Alcyr, filho do dr. Reynaldo Porchat . .	5	1
66	Alda da Silva Prado	721	48
67	Alexandre Augusto Mendes	67	12
68	„ filho de Alexandre A. Mendes .	32	6
69	„ Gama	8	1
70	„ Leal	50	10
71	„ Luiz de Almeida Barros . . .	1	0
72	„ Naphtali Grumbach, menor . .	2	0
73	„ Theophilo Alves Valle, menor .	35	7
74	„ Thiollier	1.060	65
75	„ Weyl	9	1
76	Alexandrina Leopoldina de Abreu . . .	10	2
77	„ Rosa da Conceição	7	1
78	Alfred Foot	9	1

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
79	Alfredo Hutin.	130	18
80	„ Levy	709	47
81	„ Richard Foot, menor.	1	0
82	„ Williams	74	12
83	Alfredo Braga.	15	3
84	„ Brandão	40	8
85	„ Claudio da Silva	51	10
86	„ f.º de Joaquim B. Fimenta Bueno.	11	2
87	„ filho de d. Maria A. de Araujo Freire.	6	1
88	„ filho de Olavo E. de Souza Aranha.	3	0
89	„ Manuel Alves	50	10
90	„ Picca	23	4
91	Alice, filha de J.º Baptista de Andrade Meira	2	0
92	„ filha de d. Maria A. de Araujo Freire .	6	1
93	„ filha de Estevam C. Negreiros . . .	112	16
94	„ Gertrudes Foot, menor	2	0
95	„ Hoenel	40	8
96	Alice Maria, f.ª do Conde Mont.º de Barros .	10	2
97	„ Ribeiro Reys, menor.	79	12
98	„ W. Gray	122	17
99	Aline Oppenhein, menor.	2	0
100	Alphonse Levy	68	11
101	„ Worms.	148	19
102	Alsina do Freitas.	10	2
103	Alvaro de Aguiar Vallim	40	8
104	„ f.º de A. Teixeira de Assumpção. .	42	8
105	„ de Souza Queiroz	40	8
106	Alwine Steiger	16	3
107	Alzira, f.ª de J. Porfirio A. Machado J.or .	10	2
108	Amalia de Oliveira Camargo	250	25
109	Amando de Barros	250	25
110	Amaro Pedroso de Moraes, menor . . .	13	2
111	Ambrozina Augusta Sterry.	128	17
112	„ Pinto Nunes Gomide	194	22
113	Amelia de Andrade Villares	88	13
114	„ Augusta da Monte Guimarães . .	900	57
115	„ Baroneza Hilmar von Ende . . .	552	40
116	„ Barretto	24	4
117	„ Bemvinda da Costa Carvalho . . .	8	1
118	„ Brazilia Leitão Munhós.	502	37
119	„ E. de Figueiredo Nielsen	121	17
120	„ Eufrosina Quartim	40	8
121	„ filha de A. A. Mendes	32	6
122	„ „ „ J. V. de Queiroz Ferreira .	40	8

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
123	Amelia, filha de d. Maria I. de C. Quartim .	2	0
124	„ Monteiro de Barros, menor . . .	2	0
125	„ de Moraes Camargo	103	15
126	„ de Paula Ramos	273	26
127	„ da Porciuncula A. de Araujo . .	532	39
128	„ Snape	20	4
129	Americo de Souza Meirelles	97	14
130	Amy Foot	170	21
131	Anatole Louis Garraux	400	32
132	André Levy	63	11
133	Anesia Augusta Soares, menor.	25	5
134	„ Canto e Mello	6	1
135	Anesio Augusto do Amaral	292	27
136	Angelica Augusta da Costa Carvalho. . .	49	9
137	Angelina de Aguiar	4	0
138	Angelo Alves de Assumpção	10	2
139	„ Cicere	8	1
140	„ filho de Edgard F. de Carvalho . .	12	2
141	„ Franceschini	5	1
142	Aniceto Vaz Barjas	15	3
143	Anna Abiah da Silva Prado	873	56
144	„ Alves do Amaral	145	19
145	„ „ de Camargo	82	13
146	„ Avelino	15	3
147	„ de Barros Vidigal, menor	8	1
148	„ B. Quartim Lima	50	10
149	„ Blandina de Assis Pacheco. . . .	720	48
150	„ „ de Souza Aranha	500	37
151	„ „ Prado Pereira Pinto . . .	2.474	136
152	„ de Breuilpont	127	17
153	„ Brotero de Barros	180	21
154	„ Candida Bresser Monteiro	16	3
155	„ Cesar Varella	31	6
156	„ Elisa de Andrada Machado. . . .	50	10
157	„ Eufrosina Pereira Mendes, menor. .	10	2
158	„ Ferreira Bento.	43	8
159	„ „ Novaes de Camargo . . .	600	42
160	„ f.ª de Ant.º Celidonio Gomes dos Reys.	5	1
161	„ „ „ Custodio Manuel Alves . . .	212	23
162	„ „ „ Fernando Vieira de Moraes . .	7	1
163	„ „ „ Francisco Quirino dos Santos .	18	3
164	„ „ „ d. Mª. Angela do Souza Aranha.	474	36
165	„ da Fonseca Bicudo, menor. . . .	100	15
166	„ „ „ Cotching	100	15

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
167	Anna Francisca de Almeida	186	21
168	„ „ da Silva Mont.º de Barros.	852	55
169	„ Franco da Silveira	200	22
170	„ Gertrudes Ferraz.	1	0
171	„ „ Ferraz (de Cravinhos) . .	8	1
172	„ Henriqueta Aranha Rodovalho, menor.	39	7
173	„ „ de Siqueira Mello . . .	9	1
174	„ Iolanda, f.ª de Caio da Silva Prado .	5	1
175	„ de Lacerda Penteado	118	16
176	„ Luiza Dulley	116	16
177	„ Malezewska	40	8
178	„ Maria de Almeida Lorena Machado, d.	70	12
179	„ „ da Fonseca Pacheco, menor .	34	6
180	„ „ de Moraes	12	2
181	„ „ de Oliveira Borges	364	30
182	„ Miquelina Alves Barreto	177	21
183	„ Mourão Serpa Pinto	94	14
184	„ de Paula Novaes	42	8
185	„ Pehau	336	29
186	„ Pfannensteil	54	10
187	„ Rita de Souza.	100	15
188	„ Sancha, f.ª de C. A. de Oliveira . .	5	1
189	„ da Silva Prado.	315	28
190	„ Vergueiro Perret	300	27
191	„ Zimmermann	40	8
192	Anne Danel	10	2
193	Annibal de Faria Graça.	3	0
194	„ Hunger	102	15
195	„ Rubino de Oliveira, menor . . .	9	1
196	Antonia de Barros Giraudon, herança . .	3	0
197	„ Delphina de Toledo	80	13
198	„ Ellis da Silva Araujo	61	11
199	„ Fausta Pereira Jordão	226	23
200	„ Maria Ribeiro Gavião.	192	22
201	Antoniette Dertsche	30	6
202	Antonietta Penteado da Silva Prado. . .	1.000	62
203	Antonina Alves do Amaral, menor . . .	145	19
204	„ Lemme Ravaschieri	150	20
205	Antonio d'Aguilar.	300	27
206	„ de Almeida Corrêa.	100	15
207	„ „ „ Prado.	19	3
208	„ Alvares Leite Penteado	3.556	190
209	„ Alves da Silva, menor . . .	10	2
210	„ „ Corrêa de Toledo	26	5

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
211	Antonio Augusto de Almeida Cardia. . .	1.500	87
212	„ „ Bezerra Paes, herança . .	22	4
213	„ „ f.º de C. A. Mont.º de Barros	25	5
214	„ „ f.º de J. Pinto M. Portella.	22	4
215	„ „ Monteiro de Barros. . .	2.000	112
216	„ „ Moreira de Toledo . . .	128	17
217	„ „ Pedroso	230	24
218	„ Baptista Ferreira Leão	125	17
219	„ Barbosa Ferraz	200	22
220	„ Barbosa dos Santos	200	22
221	„ Benedicto de Camargo	66	11
222	„ Bento Domingues de Castro . .	17	3
223	„ Bresser Monteiro, menor. . . .	29	5
224	„ de Campos Serra Filho, menor. .	3	0
225	„ Cardoso dos Santos	8	1
226	„ Carlos de Almeida Bicudo . . .	85	13
227	„ „ de Moraes Bueno	265	25
228	„ „ Melchert.	266	25
229	„ „ Ribeiro de Andrada Machado e Silva, dr., herança . .	8	1
230	„ Carneiro Neves.	100	15
231	„ Darrique Clemente Pinto, menor .	50	10
232	„ Celestino Soares	9	1
233	„ Coelho da Gama	70	12
234	„ Columbus	112	16
235	„ Corrêa Barbosa Bueno, menor . .	5	1
236	„ da Costa Junior	50	10
237	„ Cornelio, filho de G. R. dos Santos.	5	1
238	„ Duarte Pinto Ferraz	19	3
239	„ Fernandes de Barros Cobra. . .	200	22
240	„ „ Pinto	5	1
241	„ Ferreira de Carvalho	200	22
242	„ Fidelis	100	15
243	„ de Figueiredo Machado	30	6
244	„ filho de A. C. de M. Barreto . .	53	10
245	„ „ „ Ant.º C. Gomes dos Reys.	5	1
246	„ „ „ Antonio Martins Teixeira.	94	14
247	„ „ „ Ant.º A. Rodrigues Dias.	63	11
248	„ „ „ Ant.º Gomes P. Machado.	8	1
249	„ „ „ Ant.º Q. dos Santos Filho.	130	18
250	„ filho de d. Emiliano J. de Oliveira .	6	1
251	„ filho de Francisco de Oliveira . .	6	1
252	„ filho de Manuel Netto de Araujo .	5	1
253	„ Francisco de Paula Souza . . .	11	2

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
254	Antonio Francisco Pereira de Carvalho . .	150	20
255	„ „ da Rosa	12	2
256	„ Henrique de A. Cintra, herança . .	7	1
257	„ „ Flores	300	27
258	„ João Romêo.	428	33
259	„ Joaquim de Araujo Azevedo, herança	1.000	62
260	„ „ Dias de Abreu	50	10
261	„ „ de Carvalho Filho . . .	259	25
262	„ José de Almeida Camargo . . .	2	0
263	„ „ Duarte Moreira, menor . . .	74	12
264	„ „ de Moraes, menor	12	2
265	„ „ Rodrigues	80	13
266	„ de Lacerda Franco.	763	50
267	„ Leite de Almeida Prado Junior . .	161	20
268	„ de Macedo Ferreira, menor . . .	16	3
269	„ Manuel de Arruda Alvim, menor .	7	1
270	„ „ Rodrigues, herança . . .	32	6
271	„ Mattia	18	3
272	„ de Mello Nogueira, menor . . .	71	12
273	„ Mendes Pereira	117	16
274	„ do Nascimento Castro, padre . .	112	16
275	„ Nunes Ribeiro	100	15
276	„ de Padua Salles	500	37
277	„ „ „ Leite de Barros . . .	100	15
278	„ Paulino Gonçalves Benjamim . .	102	15
279	„ Pereira da Costa	45	9
280	„ Prudente de Moraes	34	6
281	„ Queiroz dos Santos	2.093	117
282	„ Quartim de Albuquerque. . . .	36	7
283	„ Ribeiro dos Santos	22	4
284	„ da Rocha Cintra, menor	8	1
285	„ „ „ Diederichsen	10	2
286	„ Rodrigues da Costa Chaves . . .	8	1
287	„ dos Santos Carvalhinho	35	7
288	„ da Silva Prado.	2.348	129
289	„ da Silveira Rezende, menor . .	140	19
290	„ Soares de Gouvêa.	150	20
291	„ „ de Oliveira.	37	7
292	„ Wagner	75	12
293	„ Worscheck (Jundiahy)	3	0
294	Arcebispado da Bahia	8	1
295	Archibaldo Cochrane, menor	30	6
296	Aricia, f.ª de José Adolpho Michelet. . .	29	5
297	Arlindo Joaquim de Lemos, dr.	13	2

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
298	Arlindo Loureiro Ferreira Chaves, menor .	5	1
299	Arminda Carmelita Ferraz	50	10
300	Arnaldo Augusto Vieira de Carvalho, dr. .	156	20
301	„ Octavio Lutz	10	2
302	Arpelice Negrini	3	0
303	Arsène Falck	12	2
304	Arsenio Corrêa Galvão	118	16
305	Arthur de Almeida Rezende	208	22
306	„ Alvim	50	10
307	„ de Avila Rebouças, herança . . .	156	20
308	„ E. Kloetzer	35	7
309	„ Ferreira Coelho	30	6
310	„ f.º de Arthur da Silva Araujo . .	6	1
311	„ Franco Mourão	35	7
312	„ Jambeiro da Costa, dr.	72	12
313	„ Kahn	100	15
314	„ f.º de Olyntho Rodrigues Dantas . .	2	0
315	„ Porchat de Assis.	10	2
316	„ Real	135	18
317	„ Rodrigues	20	4
318	„ Teixeira de Camargo	40	8
319	Arturo Santucci	5	1
320	Ascanio Villas Bôas, dr.	62	11
321	Asdrubal Augusto do Nascimento. . . .	30	6
322	Associação Beneficente "Jesus, Maria e José"	7	1
323	„ Protectora da Infancia Desvalida	2. 000	112
324	„ de S. M. Artes e Officios . . .	32	6
325	„ Typ. Paulistana de S. Mutuos .	75	12
326	Augusta T. de Campos Assumpção . . .	100	15
327	„ Hoff	24	4
328	Auguste Demanet.	5	1
329	„ Hennin	197	22
330	Augustine Sarres.	8	1
331	Augusto do Amaral Baeta Neves, menor .	32	6
332	„ Brune	20	4
333	„ Cesar de Mattos	334	29
334	„ Faro de Carvalho	100	15
335	„ Ferreira dos Santos	47	9
336	„ filho de Antonio L. da Fonseca .	431	34
337	„ Gomes Pinto	164	20
338	„ Haas	5	1
339	„ Martins Ferreira	96	14
340	„ de Paula Ramos	114	16
341	„ Perret Filho, menor	50	10

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
342	Augusto de Siqueira Cardoso	200	22
343	„ de Souza Barbosa.	100	15
344	„ „ „ Marques, dr.	30	6
345	Aurelia Candida Pacheco Jordão	178	21
346	Aurea Julia Leme da Silva, menor . . .	10	2
347	Aurora, filha de A. A. Rodrigues Dias . .	62	11
348	„ dos Santos Silveira	62	11
349	Auta Dias Lion	10	2
350	„ Maria de Siqueira, menor	18	3
351	Avelino Pacheco de Toledo	22	4
352	Aziro Monteiro dos Santos.	55	10
	B		
353	Balbina Leal Pimenta Bueno	15	3
354	Banco do Commercio e Industria de S. Paulo	10.570	541
355	Barão Hilmar von Ende	44	8
356	„ de Ibitinga	321	28
357	„ „ Itacúrussá	300	27
358	„ „ Jacarehy	771	51
359	„ „ Muritiba	505	37
360	„ „ Nioac	1.000	62
361	„ „ Tatuhy	700	47
362	„ „ Taubaté.	84	13
363	Baroneza de Arary	2.702	147
364	„ „ Dourados	169	20
365	„ „ Itajubá	200	22
366	„ „ Jaguára.	67	11
367	„ „ Japy	12	2
368	„ „ Jundiahy	1.043	64
369	„ „ Limeira	1.220	73
370	„ „ Muricy	70	12
371	„ „ Nioac	500	37
372	„ „ Rio Bonito	1.700	97
373	„ „ Santa Eulalia	125	17
374	„ „ São Clemente	125	17
375	Baptista Ortiz da Rocha	73	12
376	Basilio da Silveira Cintra	14	2
377	Beatriz, f.ª de F. A. de Souza Queiroz Neto	1	0
378	„ f.ª do visconde de La Tour . . .	15	3
379	„ Magdalena Wyzard, menor. . . .	13	2
380	Boleslas Motz, dr.. Paris	25	5
381	Bellarmina Pinheiro e Prado	40	8
382	Benedicta Maria Carneiro	500	37

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
383	Benedicto Augusto Ferreira	2	0
384	„ Camillo Pinto	2	0
385	„ Castilho de Andrade	1.200	72
386	„ Cesario de Oliveira	13	2
387	„ Guimarães, menor	18	3
388	„ Moreira Ribeiro	24	4
389	„ Octavio de Brito.	3	0
390	„ Philadelpho de Castro. . . .	100	14
391	„ dos Santos	10	2
392	Benjamim Blum	205	22
393	„ Constante de Oliveira	224	23
394	„ Couto, menor.	11	2
395	Benta Vieira de Moraes	2	0
396	Benta, f.ª de Fernando V. de Moraes. . .	7	1
397	Bento Antonio Pereira	54	10
398	„ José de Carvalho.	2.943	159
399	„ de Lacerda Filho	104	15
400	„ de Oliveira.	37	7
401	„ Pinto do Rego Freitas	666	45
402	„ Quirino dos Santos	130	18
403	Bernard Hass	150	20
404	Bernardina F. de Campos	7	1
405	Bertha, f.ª do dr. Thomaz Whately . . .	12	2
406	„ Heinicke	33	6
407	Berthe Despaux	6	1
408	Blandina Maria de Jesus Lima	9	1
409	„ Ramos Moreira	38	7
410	Boaventura F. de Camargo.	15	3
411	„ Rodrigues de Souza	135	18
412	Boris Fréres	1.539	89
413	Branca Corrêa de Moraes	10	2
414	„ f.ª de Pedro de C. Canto e Mello .	6	1
415	Braulio Bresser Monteiro, menor	47	9
416	Braz Augusto Monteiro de Barros . . .	800	52
417	Brazilia Carolina de A. Machado	50	10
418	„ Dias Leite	46	9
419	„ Dutra e Silva	119	16
420	„ L. Machado de Carvalho . . .	40	8
421	„ Pacheco de Camargo.	47	9
422	„ Pereira Dutra da Silva	187	21
423	Brasilianische Bank für Deutschland . .	1.909	107
424	Brazilina de Barros Vaz	15	3
425	British Bank of South America L.td . . .	648	44
426	Bruno Bresser Monteiro	24	4

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
	C		
427	Caio da Silva Prado	6	1
428	Calixto de Paula Souza	10	2
429	Camilla Borges Alves Diniz	600	42
430	Camille Deslions	30	6
431	Camillo Claudino de Moraes	250	25
432	„ de Souza e Silva	20	4
433	Candida Augusta de Andrade	179	21
434	„ de Campos Barros	1.600	92
435	„ E. de Carvalho Melchert . . .	183	21
436	„ Ferraz de C. Ramos	5	1
437	„ Honoria, f.ª de d. Maria Honoria .	33	6
438	„ de Lacerda Franco	80	13
439	„ Pinheiro e Prado	40	8
440	„ da Silveira Franco	30	6
441	„ Xavier de Toledo	7	1
442	Candido, f.º de José F. de Assis Negreiros .	333	29
443	„ Lourenço Corrêa da Rocha, menor.	18	3
444	„ da Rocha Campos	7	1
445	„ da Silveira Vasconcellos	30	6
446	„ Sebastião Ribeiro Porto	92	14
447	„ Toralis de Gismenes	100	15
448	Canuto José Saraiva	26	5
449	„ „ Saraïva Junior	1	0
450	„ Ribeiro do Val, dr.	25	5
451	Capella de Leme	5	1
452	„ de São João Baptista da Lagôa, Rio	100	15
453	Carl Heinrich C. Wagner	105	15
454	Carla Clemensen	5	1
455	Carlos de Andrade Villares	916	58
456	„ Augusto, f.º do dr. Erasmo do Amaral	13	2
457	„ „ de Castro, menor	13	2
458	„ „ Hoff	171	21
459	„ „ Monteiro de Barros	1.500	87
460	„ „ Pereira Guimarães	210	23
461	„ „ Soares, menor	25	5
462	„ Eberhard Jacob Schmidt	9	1
463	„ Eduardo, f.º do barão de Nioac . .	22	4
464	„ Emilio de Azevedo Marques . . .	16	3
465	„ Engler	27	5
466	„ filho de Domingos Roque da Silva .	174	21
467	„ „ de d. Henriqueta M. da Conceição	33	6
468	„ „ do dr. Thomaz Whately . . .	12	2

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
469	Carlos Gaetani	20	4
470	„ Gilardi	69	11
471	„ Melchert Sobrinho	32	6
472	„ Meissner	62	11
473	„ Mendes Gonçalves	10	2
474	„ de Oliveira Salles	69	11
475	„ Paes de Barros	2.600	142
476	„ Schimmler, menor	33	6
477	„ Schorcht	300	32
478	„ Schorcht Junior	220	23
479	„ Vasconcellos de Almeida Prado . .	750	50
480	Carmen Cecilia, f.ª de L. A. M. de Barros .	11	2
481	„ Coutinho Monteiro de Barros . .	5	1
482	„ f.º de Ant.º Pereira de Queiroz . .	1	0
483	„ „ „ Aquilino Negrini	2	0
484	„ „ „ Brasilio José Pompêu . . .	4	0
485	Carolina Ambrosina Franzen	35	7
486	„ de Assis Pacheco	270	26
487	„ Augusta Bresser Monteiro . . .	271	26
488	„ „ de Mattos Piçarra . . .	90	14
489	„ „ Vaz de Carvalháes . . .	48	9
490	„ „ Corrêa Cardoso	85	13
491	„ f.ª de Francisco de Oliveira . . .	6	1
492	„ Florence	20	4
493	„ Léa Grumbach, menor	11	2
494	„ Moreira da Cruz	30	6
495	„ Prado da Silva Prado	1.449	84
496	„ Teixeira Pinto	3	0
497	Carolyn Marie Mitchell	70	12
498	Casa Pia S. Vicente de Paulo	109	15
499	Cassio Paes de Barros	25	5
500	Catharina Amelia Alvim, herança	3	0
501	„ Hattler	5	1
502	„ Schorcht	314	28
503	Catherine Ellis Lawrence, menor . . .	10	2
504	Cecilia Almeida	10	2
505	„ Bresser Cornelio dos Santos . . .	200	22
506	„ Carmen, f.ª de L. A. M. de Barros .	53	10
507	„ Corrêa	60	11
508	„ Douglas Mitchell	314	28
509	„ filha de J. A. Michelet	29	5
510	„ Luiza, f.ª de A. A. de S. Rangel .	15	3
511	„ de Moraes Mont.º de Barros . . .	2.801	152
512	„ de Paula Gomes, menor	10	2

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
513	Celestina Beck.	3	0
514	„ Bourroul	12	2
515	Celia, f.ª de Olyntho Rodrigues Dantas. .	3	0
516	Celika Bonino, filha de Pedro Bonino . .	50	10
517	Celina de Lacerda	722	48
518	Celisa da Silveira Rezende, menor . . .	141	19
519	Celso do Amaral	15	3
520	„ f.º de J. P. de A. Machado Junior .	10	2
521	„ da Silveira Rezende, menor . . .	142	19
522	„ de Souza	23	4
523	Cenobelino de Barros Serra, menor . . .	3	0
524	Centro Beneficente dos Empregados da Locomoção da Companhia Paulista . .	25	5
525	Cesar Pereira de Souza.	67	11
526	„ de Sá Rabello	80	13
527	Cesarino, Irmão & Cia.	100	15
528	Charles J. Dulley.	85	13
529	„ Levy	700	47
530	Charlotte Sophia Britnell	54	10
531	Christiano Adolpho Pohlmann.	80	13
532	Christina, f.ª de F. Vieira de Moraes . .	7	1
533	„ „ „ F. Quirino dos Santos. .	18	3
534	Christovam, f.º de Ant. Leme da Fonseca.	295	27
535	Cicero, filho de João Pinto Ferraz. . . .	7	1
536	Cid, filho de Pedro Ferreira de Camargo . .	2	0
537	Cincinato, f.º de Alfredo C. da Silva Braga .	1	0
538	Clara de Lacerda.	717	48
539	Clarice Couto, menor	6	1
540	Claudina de Paiva Azevedo, herança . . .	25	5
541	„ Pinheiro e Prado	40	8
542	„ de Souza Sampaio	23	4
543	Clement Etchebarne	44	8
544	Clemente Filz	150	20
545	Clementina Schmidt	150	20
546	Clementino de Souza e Castro	130	18
547	Clotilde Darrique Clemente Pinto, menor .	50	10
548	Clovis Nogueira, menor	64	11
549	Cômte Hercule de Fontenailles	153	20
550	Cômtesse Renée des Meloises	64	11
551	Conde Alberto de Nioac	991	62
552	„ Monteiro de Barros	5	1
553	„ de São Joaquim	410	33
554	Condessa de Legge	2.195	122
555	„ Monteiro de Barros	1.820	103

N. de ordem	NOMES	Numero de ações	Numero de votos
556	Constante Affonso Coelho	17	3
557	Convento das Mercês.	193	22
558	Cornelia Rodrigues Peixoto	200	22
559	Crescencio Cabral de Vasconcellos . . .	32	6
560	Custodia A. dos Santos Rosa, herança . .	60	11
561	Custodia José Fernandes	37	7
562	Cyra da Silveira Rezende, menor	141	19
563	Cymodacéa Bresser Monteiro, menor . . .	16	3
564	Cyriaco Ramos, herança	30	6
	D		
565	Dalmacia, filha de E. C. de Negreiros. . .	111	16
566	Daniel Campbell	5	1
567	„ Heydenreich	260	25
568	„ Kruss	2	0
569	„ José Rodrigues	3.000	162
570	Dario, filho de Gabriel Pupo Nogueira . .	4	0
571	„ Rudge da Silva Ramos	2	0
572	David de Oliveira Tavares	24	4
573	Delphina da Cunha Bueno	526	38
574	Delphino Martins de Siqueira	2.538	139
575	De Neuflise & C., Paris	300	27
576	Deolinda Eugenia de C. Toledo	191	22
577	Detlef Brune	694	47
578	Dinorah, filha de Adulpho Cardoso . . .	10	2
579	Diogo de Abreu Teixeira	115	16
580	„ Machado	1	0
581	Domingos de Almeida Campos	50	10
582	„ de Carvalho Campos	143	19
583	„ Francisco Pereira Porto, herança .	7	1
584	„ Gabriel Fernandes Pereira. . .	14	2
585	„ Luiz Neto	1.220	73
586	„ da Silva Moreira	200	22
587	„ Teixeira de Assumpção. . . .	207	22
588	Donatilia, filha de d. Balbina M. Soares . .	10	2
589	Domitilla Alves Marcondes de Araujo. . .	6	1
590	Dora Barbosa da Cunha Bueno	8	1
591	Dorothy Maud Strain	50	10
592	Duarte Peres do Rego Monteiro, dr. . . .	78	12
593	Dulce de Almeida Rudge	25	5
594	„ de Carvalho, menor	10	2
595	Dulphe, filha de A. C. Pinheiro Machado. .	8	1
596	Duranto, filho de Pedro Ferreira de Camargo	3	0
597	Durval de Souza	62	11

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
	E		
598	Edgard Ramires Esquirel	11	2
599	„ de Souza	50	10
600	Edith Cornehls, menor	5	1
601	„ , filha do dr. Holger Jansen Kok . .	40	8
602	„ „ „ „ Reynaldo Porchat . . .	5	1
603	„ Pereira da Rosa, menor	6	1
604	Edméa, filha de F. da Cunha Bueno Junior .	80	13
605	Edmond Adolpho Dreyfus	300	27
606	„ Bloch.	100	15
607	„ Dreyfus	504	37
608	„ Lœvenbach	225	23
609	Edmundo Wright.	50	10
610	Edouard Julien Levy, menor	32	6
611	„ Ullmo	50	10
612	Eduardo de Andrade Villares	950	60
613	„ Carlos Ralston, menor	24	4
614	„ filho de Antonio Leme de Fonseca .	431	34
615	„ Limpo de Abreu	321	28
616	„ Maxwell Rudge	493	37
617	„ Prates, conde de Prates	12.016	613
618	„ dos Santos Prates, menor . . .	55	10
619	„ da Silva Prado, menor	14	2
620	„ Rodrigues, Mogy-Mirim	80	13
621	„ Ribeiro	100	15
622	Edwin Bartlett	70	12
623	Eglantina Penteado da Silva Prado . . .	1.000	62
624	Eleonor Mather	30	6
625	Eleonora van der Wyngaert.	101	15
626	Eleonore Plet	15	3
627	Eleuterio da Silva Prado	2.808	152
628	Elias Antonio Pacheco Chaves, herança . .	1.298	77
629	„ Fausto Pacheco Jordão, herança . .	17	3
630	„ Quartim de Albuquerque	10	2
631	Elidio de Almeida Falcão	100	15
632	Eline Maria, filha do dr. Holger Jansen Kok	40	8
633	Elisa Adelaide de Oliveira Cassiani . . .	197	22
634	„ Annie Tindal	100	15
635	„ de Assumpção Amarante Cruz, menor .	62	11
636	„ Barnabé Vaz de Carvalháes	49	9
637	„ Blomeley	23	4
638	„ de Campos Toledo, menor	9	1
639	„ de Faria Móra	7	1

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
640	Elisa, filha de Edmundo Wright	4	1
641	„ „ „ F. A. Pereira Borges . . .	24	4
642	„ Franco Mourão	98	14
643	„ Gomes Moreira	10	2
644	„ Hinze	25	5
645	„ Josephina de A. Machado	50	10
646	„ Leopoldina de Abreu	5	1
647	„ Maria Leite	60	11
648	„ de Mello Azevedo Marques	8	1
649	„ Monteiro de Barros	11	2
650	„ Rosenhein	20	4
651	„ da Silva Prado	300	27
652	Elisabeth Mourget	19	3
653	Ellen Gray	61	11
654	„ Gray Filha	10	2
655	„ Luiza Baggott	1	0
656	Elvira de Paula Machado.	420	33
657	Elza, filha de Gabriel Pupo Nogueira .	20	4
658	Elvira, filha de Francisco de Oliveira .	6	1
659	„ Gomes	12	2
660	„ Joaquim dos Santos	125	17
661	Emilia Brotero Abranches	50	10
662	„ Francisca de Azevedo	30	6
663	„ Jordão Pereira de Souza	655	45
664	„ do Monte Alves dos Santos . . .	100	15
665	Emiliana Justina de Oliveira	85	13
666	Emile Worms	70	12
667	Emilio Bamberg	12	2
668	„ Calcagno	130	18
669	„ de Toledo	90	14
670	„ van Haute	15	3
671	Emily Folkard	12	2
672	Emma Barta	84	13
673	„ Nothmann	170	21
674	Emanuel Ferré	84	13
675	Ercilia Alves Pinto	212	23
676	„ Rudge Ramos, menor	2	0
677	Erico Vieira de Almeida	10	2
678	Ermelinda, f.ª de M.el D. de Souza Lima .	11	2
679	Ernani Carlos de Menezes Pinto, dr. . .	20	4
680	Ernest Morisot	45	9
681	Ernesto A. Malheiro	70	12
682	„ Mariano da Silva Ramos	150	20
683	Ernestina Platt	115	16

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
684	Escholastica da Fonseca Bicudo	50	10
685	„ Joaquim de C. Melchert, her.ça.	5	1
686	„ de Lacerda	80	13
687	„ Maria de Siqueira, herança .	3	0
688	Espiridião Eloy de Barros Pimentel . . .	126	17
689	Estevam Ferraz de Toledo	50	10
690	„ Fontanarosa	12	2
691	Estephania, f.ª do dr. Thomaz Whately . .	12	2
692	Esther Blomeley	46	9
693	„ f.ª de d. Emiliana J. de Oliveira .	5	1
694	„ „ „ Francisco Quirino dos Santos.	18	3
695	Ethel Mary White.	5	1
696	Etienne Louis de Calmels Puntis . . .	233	24
697	Euclides de A. Pacheco.	100	15
698	„ „ Oliveira.	16	3
699	Eudoxia Rosalina Pinto	14	2
700	Eufrasia Teixeira Leite	4.357	230
701	Eugène Kingsbourg	100	15
702	Eugenia de Barros Oliveira	57	10
703	„ Paulus	26	5
704	„ Peixoto Minto	10	2
705	„ da Silva Prates	250	25
706	Eugenie Frètin	190	22
707	Eugenio Dias Leite, conego	51	10
708	„ f.º de d. Maria do C. Oliveira. .	12	2
709	„ Guilhem.	528	38
710	Eulalio da Costa Carvalho, dr.	184	21
711	Euthalia Candida de Souza, menor . . .	28	5
712	Eurico, f.º do dr. Lopes dos Anjos . . .	7	1
713	„ de Souza	21	4
714	Evangelina, f.ª de Edgard F. de Carvalho.	13	2
715	„ Martins Ferreira	500	37
716	Evaristo Ferreira da Veiga, dr.	300	27
717	Evelina Dale, menor.	100	15
718	„ Klingelhoefer	209	22
	F		
719	Fabio Paes de Barros	28	5
720	„ Ramos	131	18
721	Fabrica da Matriz de Nossa S.ª da Penha.	20	4
722	Fanny Chrust	50	10
723	Fausta Rodrigues Jordão	60	11
724	Faustina da Moraes Camargo	10	2

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
725	Feliciano de Salles Cunha	100	15
726	Felicio de Campos Cintra	38	7
727	Felippe, f.º de Procopio C. de Vasconcellos.	22	4
728	„ Nery Ewbank da Camara, dr. . .	43	8
729	„ Rodrigues de Siqueira	10	2
730	Felix Guilhem.	1.200	72
731	„ Rapazzini	12	2
732	Felizardo A. Cavalheiro e Silva, dr. . . .	29	5
733	Ferdinand Boudart	21	4
734	Fernando Aleixo de Moraes	14	2
735	„ Alvaro Bueno.	9	1
736	„ Dreyfus	527	38
737	„ de Campos Barros	25	5
738	„ f.º de d. Anna B. de Barros . .	526	38
739	„ „ „ Fernando Vieira de Moraes.	7	1
740	„ Terra, dr.	112	16
741	Firmin Barthe.	50	10
742	„ Bergé	150	20
743	Firmino A. da Silva Whitaker Filho . . .	525	38
744	„ de Assumpção Teixeira	100	15
745	„ f.º de Affonso de Vergueiro. . .	50	10
746	„ M. Soares	65	11
747	Flaminio Ferreira de Camargo	500	37
748	„ Pacheco Jordão, menor . . .	75	12
749	Floriano Alvaro de Souza Camargo . .	17	3
750	„ f.º de Adulpho Cardoso . . .	10	2
751	Fortunata Fenili	7	1
752	„ Gabriella de Toledo	70	12
753	„ H. de Araujo Ribeiro . . .	50	10
754	Francellina Dias da Conceição	50	10
755	Francis S. Speers	30	6
756	„ Spencer Hampshire	800	52
757	„ William Foot, menor.	2	0
758	Francisca de Alvarenga	256	25
759	„ Amelia de Toledo.	166	20
760	„ Augusta da Silva Prado . . .	62	11
761	„ das Chagas	14	2
762	„ Dabney de Avellar Brotero . .	260	25
763	„ Eugenia f.ª de J. M. Passalacqua.	27	5
764	„ „ Teixeira Leite Bruhns .	50	10
765	„ f.ª de H. dos Santos Dumont.	25	5
766	„ „ „ João B. de Andrade Meira.	2	0
767	„ Glosser Martins.	25	5
768	„ de Paula Gomes	22	4

N. de ordem	NOMES		Numero de acções	Numero de votos
769	Francisca	de Paula Souza	5	1
770	„	de Paula Villarinhos	9	1
771	„	Silveira do Val.	300	27
772	„	do Valle Cintra.	110	16
773	Francisco	de Albuquerque Cavalcante. .	10	2
774	„	de Almeida Prado.	10	2
775	„	A. da Cunha Horta Junior . .	168	20
776	„	Alves Oliveira	50	10
777	„	de Andrade Coutinho. . . .	50	10
778	„	Antonio Pereira Borges . . .	102	15
779	„	„ „ Borges Filho .	8	1
780	„	„ de Queiroz Telles . .	526	38
781	Francisco	Antonio de Souza	11	2
782	„	„ de Souza Queiroz . .	50	10
783	„	de Assis Bueno	12	2
784	„	„ „ Peixoto Gomide . .	284	26
785	„	Augusto de Sá	50	10
786	„	de Azevedo Junior	20	4
787	„	Bueno da Rocha	7	1
788	„	Calixtó Mesa.	498	37
789	„	Campeolo	28	5
790	„	Carminati.	7	1
791	„	de Castro Canto e Mello . . .	51	10
792	„	Cintra de Almeida Prado. . .	109	15
793	„	Dantas Ferraz	38	7
794	„	Dias Novaes	500	37
795	„	„ do Prado, menor. . . .	1	0
796	„	Duarte de Rezende.	250	25
797	„	Estacio Fortes	40	8
798	„	Eugenio Corrêa	27	5
799	„	Farani.	265	25
800	„	Fernando de Barros Neto . .	18	3
801	„	f.º de F. A. de Souza Queiroz Neto	1	0
802	„	„ „ J.é Ferraz de Assis Negreiros	334	29
803	„	„ „ J.é Maria Largacha Junior .	12	2
804	„	„ „ J.é Vicente de Q. Ferreira	7	1
805	„	Frisoni Junior	40	8
806	„	Gomes Ferraz	118	16
807	„	„ Leitão	310	28
808	„	Grotta.	120	17
809	„	Guilhermino de Campos . . .	200	22
810	„	José Pereira dos Reis	70	12
811	„	Lobo Leite Pereira	110	16
812	„	Luiz de Campos, herança. . .	1. 250	75

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
813	Francisco Luiz Soares de Souza e Mello .	500	37
814	„ Magaldi	150	20
815	„ de Oliveira	52	10
816	„ „ Paiva Azevedo	33	6
817	„ „ Paula Oliveira Borges. . .	600	42
818	„ „ „ Ramos Azevedo . .	100	15
819	„ „ „ Rodrigues Alves . .	500	37
820	„ „ „ Simões dos Santos .	78	12
821	„ Peixoto Ferreira de Souza . .	1 300	77
822	„ Pires Corrêa Netto	9	1
823	„ „ Fleury	50	10
824	„ Ribeiro Santiago	100	15
825	„ da Rocha Mello	35	7
826	„ Rubim Cesar	24	4
827	„ da Silveira Lobo	163	20
828	„ Silvestre de Moura, padre . .	80	13
829	„ Tavares Machado	10	2
830	„ Teixeira de Camargo	40	8
831	„ Vaz de Almeida	93	14
832	„ Verissimo.	7	1
833	„ Villela de Paulo Machado, dr.	580	41
834	„ Xavier Paes de Barros Filho .	26	5
835	„ „ Pinheiro e Prado . .	50	10
836	François Thésin	25	5
837	Frederico A. Cesar de Mattos	38	7
838	„ de Barros Brotero.	500	37
839	„ Guilherme Ferreira	37	7
840	„ Luiz Dulley.	18	3
841	„ de Souza Queiroz	2.500	137
842	Frieda Reichert	8	1
843	Fructuoso Luiz Patricio	4	0
	G		
844	Gabriel, filho de Gabriel Pupo Nogueira .	4	0
845	„ Pupo Nogueira	15	3
846	„ de Toledo Piza e Almeida, dr. .	1.179	71
847	Gabriella Aranha Rodovalho	79	12
848	„ de Azevedo Marques	3	0
849	„ Corrêa Pacheco	92	14
850	„ Gomide	51	10
851	„ de Paula Novaes.	32	6
852	„ da Silva Prado	31	6

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
853	Galdino Tobias de Lemos, dr.	150	20
854	Gastão Cahen.	4	0
855	„ filho do Barão de Nioac	22	4
856	„ „ de Domingos Roque da Silva	178	21
857	Geminiano Costa.	100	15
858	George W. Harrah	3. 303	177
859	Georges Dreyfus	200	22
860	Georgina, filha de Alfred Foot	3	0
861	„ Monteiro de Lemos.	62	11
862	Geraldina Maria de Oliveira Ramos . . .	3	0
863	Geraldo Melillo & Comp.	13	2
864	„ Sampaio	10	2
865	Germaine de Breuilpont	195	22
866	„ Burchard, menor	424	33
867	„ filha de Raphael Weill. . . .	2	0
868	Gertrude Edler	18	3
869	Gertrudes Carolina Pinto Neves	45	9
870	„ Ferraz de Aguiar	200	22
871	„ Paes de Barros, menor . . .	26	5
872	„ de Paula Souza A. do Amaral, her.	58	10
873	Getulia, filha de Aquilino Negrini . . .	2	0
874	Gil, filho de Abel de Andrade Villares . .	24	4
875	Gúiomar Corrêa Dias, menor	5	1
876	Giovanni Biolchini	5	1
877	Gisella Queiroz de Moraes, menor . . .	4	0
878	Godofredo Furtado	25	5
879	Gregorio, filho de Antonio Leme da Fonseca	310	28
880	Guilherme de Andrade Villares	654	45
881	„ Brunton Dulley	72	12
882	„ Collier	12	2
883	„ Cornehls, filho de F. Cornehls .	6	1
884	„ Ellis, dr.	500	37
885	„ José de Faria e Silva. . . .	4	0
886	„ Mackrell Cotching.	206	22
887	„ Platt	70	12
888	„ dos Santos Prates, menor . .	105	15
889	Guilhermina de Macedo	13	2
890	„ M. de Vasconcellos	11	2
891	„ Augusta de Oliveira. . . .	2	0
892	Giuseppe A. Pavanne, menor	30	6
893	„ Picca	50	10
894	Gustav Baudoin	80	13
895	„ Wützke	11	2
896	Gustavo Kauffmann	70	12

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
897	Gustavo Adolpho Hoff	18	3
898	„ de Moraes Barros.	33	6
899	„ Sydow	100	15
	H		
900	Haraldo Pacheco e Silva	45	9
901	Harry M. Dale	23	4
902	Heitor Gomes da Rocha Azevedo. . . .	10	2
903	„ Silva	78	11
904	Helen Jane Ford	12	2
905	Helena Currie	20	4
906	„ Daurat	4	0
907	„ Gagstetter	50	10
908	„ Paulina Sophia Maria Wilhemina . de Voys	80	13
909	Heinrich Holck	300	27
910	Henri Baumann	500	37
911	„ Copenhague	2	0
912	„ Dreyfus	50	10
913	„ Hirsch	47	9
914	Henriette Isack	55	10
915	Henrique de Almeida Regadas, dr. . . .	67	11
916	„ Carneiro Leão Teixeira. . . .	100	15
917	„ Claro da Cunha	100	15
918	„ Frederico Danel	5	1
919	„ Kuhn	12	2
920	„ f.º de José Lima Barretto . . .	1	0
921	„ Leal Pimenta Bueno	15	3
922	„ Monteiro da Silva	200	22
923	„ Ruegger	50	10
924	„ dos Santos Dumont	420	33
925	„ Schulman	250	25
926	„ Tinson.	75	12
927	Henriqueta de Azevedo Marques	3	0
928	„ Molina Quartim	5	1
929	Henry Lerolle.	262	25
930	„ William White	40	8
931	Heraldo, f.º de H. Pio Pimenta Bueno . .	9	1
932	Herbert Killburn Scott.	175	21
933	Herculano de Almeida Corrêa.	100	15
934	„ „ Araujo Cintra	78	12
935	Hermann Heydenreich	155	20
936	„ von Ihering, dr.	32	6

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
937	Hermilio Candido da Costa Alves. . . .	109	15
938	Herminia F. Cantinho Cintra	66	11
939	„ Michaelis	50	10
940	Herminio, f.º de Justiniana R. M. das Flôres.	1	0
941	Hilario Magro Junior	12	2
942	Hildebrando Cantinho Cintra	66	11
943	Honorata Maria Domingas	5	1
944	Honorio Ferreira Pedrosa	33	6
945	Horacio de Aquino Fonseca	100	15
946	„ Borges de Oliveira	5	1
947	„ Vergueiro Rudge	15	3
948	Hortense Blot.	27	5
949	Hospital Samaritano	30	6
950	Hippolyto Marcondes Alves de Araujo . .	12	2
951	„ Martins de Moura	5	1
952	Humberto de Queiroz	100	15
	I		
953	Ida Cornehls, f.ª de Frederico Cornehls. .	26	5
954	„ f.ª de Angelo Franceschini	5	1
955	Idalina f.ª de A. A. Rodrigues Dias . . .	62	11
956	Ignacia Joaquina Corrêa Pacheco. . . .	99	14
957	Ignacio Ferreira de Camargo, herança . .	23	4
958	„ José de Oliveira Arruda	180	21
959	„ Penteado.	1.000	62
960	„ W. da Gama Cochrane	183	21
961	Idelfonso Archer de Castilho, dr. . . .	61	11
962	„ Baptista de Oliveira.	300	27
963	Iracema, f.ª de d. Rosalia de L. Corrêa. .	285	26
964	Irma Bacsinszky	100	15
965	„ Goudier	126	17
966	„ Vicentini	12	6
967	Irmandade de Nossa Senhora do Rosario .	50	10
968	Irineo Wagner.	100	15
969	Isilina T. Guimarães Fernandes	8	1
970	Izolina Bodé	3	0
971	Italo Setti	25	5
972	Ivan Teixeira Leite Bruhns	75	12
973	Izabel Andreza, f.ª de C. A. de Oliveira .	5	1
974	„ Augusta de Almeida	5	1
975	„ Brazilia Moreira	274	26
976	„ do Carmo de Moraes Rocha . . .	42	8
977	„ da Cruz Azevedo, menor	5	1

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
978	Izabel Maria de Moraes, menor	11	2
979	„ „ Paes Leme, menor	6	1
980	„ „ da Silva	12	2
981	„ „ da Silva Pinto	4	0
982	„ de Mello Nogueira	11	2
983	„ de Paula Leite	300	27
984	„ tutellada de José G. B. de Mattos .	70	12
985	Izaura de Almeida Prado	239	24
986	„ f.ª de A. A. Rodrigues Dias . . .	62	11
987	Izidore Aron	103	15
988	„ Haas	50	10
989	„ Marx	550	40
	J		
990	Jacob Armbrust	25	5
991	„ Levy.	7	1
992	Jacintho Antonio de Campos	10	2
993	„ f.º de P. Cabral de Vasconcellos.	21	4
994	„ Manuel de Moraes	10	2
995	„ Maria Cabral de Vasconcellos . .	50	10
996	Jacques Henri Barennes	39	7
997	„ Hoenel	1.106	67
998	„ Razzovick	200	22
999	James C. Caird	125	16
1.000	„ C. Madeley	2.250	125
1.001	„ Fernei	12	2
1.002	„ L. Lausen	125	17
1.003	„ W. Gray	19	3
1.004	Janet Dale, menor	100	15
1.005	Jean de Moras	266	25
1.006	Jeanne Maria Escudier, veuve Chausson .	203	22
1.007	„ de Merrs	47	8
1.008	„ Möyse Picard	174	21
1.009	Janine, f.ª de René Flachfeld	82	13
1.010	Jeremias Rodrigues Neto	206	22
1.011	Jeronymo, f.º de Jeronymo Terra . . .	24	4
1.012	Jessy Amaral de Souza Queiroz	11	2
1.013	Jesuino da Fonseca Leite	800	52
1.014	„ Gabriel	60	11
1.015	„ Marcondes de Oliveira e Sá . .	100	15
1.016	Joanna Bernardina de Oliveira	33	6
1.017	„ da Cruz Pacheco	2	0
1.018	„ Rebello Monteiro de Barros . . .	280	26

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.019	Joanna Vergueiro Lopes Leão.	60	11
1.020	João Alvares Rubião Junior	850	55
1.021	„ de Aguiar Pessanha	24	4
1.022	„ Alves Lima, dr.	5	1
1.023	„ Antonio da Rocha Camargo, menor .	5	1
1.024	„ Antunes de Araujo Pinheiro . . .	100	15
1.025	„ Baptista Isnard.	85	13
1.026	„ „ f.º de J. B. de A. Meira . .	2	—
1.027	„ „ de Mello e Oliveira . . .	401	33
1.028	„ „ da Rocha Conceição, dr. . .	50	10
1.029	„ „ da Silveira Mello	33	6
1.030	„ Barral	134	18
1.031	„ de Barros Brotero	64	11
1.032	„ Bernardo Edelbrock	125	17
1.033	„ Blumer	12	2
1.034	„ Bogdan	20	4
1.035	„ Braulio Moinhos de Vilhena Jor., dr.	50	10
1.036	„ Camargo	6	1
1.037	„ Dias de Arruda	50	10
1.038	„ Domingos Galdi, dr.	16	3
1.039	„ Cesar Rudge, dr.	14	2
1.040	„ da Costa.	60	11
1.041	„ da C. Santiago de Carvalho e Souza .	21	4
1.042	„ Chesney, Ytú	24	4
1.043	„ Ferreira de Mello Noguéira, herança.	478	36
1.044	„ „ da Rosa	7	1
1.045	„ filho de João Pinto Ferraz	7	1
1.046	„ da Fonseca Bicudo	93	14
1.047	„ Francisco Martins.	11	2
1.048	„ „ de Moraes Nobrega . . .	30	6
1.049	„ Franco Mourão.	35	7
1.050	„ Gil de Andrade Vasconcellos . . .	47	9
1.051	„ de Godoy Leme da Silva, menor . .	10	2
1.052	„ Gonçalves de Oliveira	25	5
1.053	„ Guimarães, menor.	18	3
1.054	„ Gustavo Cramer	100	15
1.055	„ Herculano Bierrenbach	30	6
1.056	„ Klöcker	100	15
1.057	„ de Lacerda Franco	744	49
1.058	„ Lopes	11	2
1.059	„ Lourenço Fernandes de Aguiar. . .	150	20
1.060	„ „ de Siqueira, padre . . .	31	7
1.061	„ Luiz de Lemos.	245	24
1.062	„ de Macedo Ferreira, menor	16	3

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.063	João Manuel de Almeida Rarbosa . . .	12	2
1.064	„ Maria de Paiva	35	7
1.065	„ Marinho de Azevedo Junior, dr. . .	200	22
1.066	„ da Matta Gonçalves Cesar	621	43
1.067	„ de Mattos Guimarães, S. Paulo . .	2	—
1.068	„ O. de Oliveira Malheiro	70	12
1.069	„ Pacheco de Almeida Prado	1	—
1.070	„ Pacheco de Toledo	22	4
1.071	„ Pedro Cardoso	12	2
1.072	„ „ Guimarães Borges.	2	—
1.073	„ Peixoto de Mello	2	—
1.074	„ Pinto Carneiro	2.000	112
1.075	„ „ de Castro	54	10
1.076	„ „ Machado Portella	1.127	68
1.077	„ Proost Rodovalho Junior, menor . .	39	7
1.078	„ Sabanho	1	—
1.079	„ Soares do Amaral	629	43
1.080	„ Tobias de Aguiar e Castro, herança .	197	22
1.081	„ Vaz Louzã	7	1
1.082	„ Vergueiro Bonamy.	60	11
1.083	„ Verissimo de Andrade	575	41
1.084	Joaquim de Almeida Mattos	81	13
1.085	„ Antonio Corrêa	152	20
1.086	„ de Araujo Coutinho	2	—
1.087	„ de Araujo Pereira	100	15
1.088	„ Augusto Ribeiro do Valle . . .	250	25
1.089	„ D'Avila Junior	3	—
1.090	„ Azevedo	12	2
1.091	„ Benedicto Braga Junior . . .	25	5
1.092	„ Casemiro de Freitas.	25	5
1.093	„ da Cunha Bueno	25	5
1.094	„ „ „ Bueno Junior . . .	6	1
1.095	„ Domingues Eugenio	50	10
1.096	„ Eugenio do Amaral Pinto . . .	3	—
1.097	„ Feliciano da Silva	65	11
1.098	„ Felisberto da Cunha Sotto Mayor.	100	15
1.099	„ Ferraz de Abreu Sampaio . . .	30	6
1.100	„ f.º de Antonio de Campos Toledo.	100	15
1.101	„ filho de Jeronymo Terra . . .	38	7
1.102	„ Francisco de Oliveira	8	1
1.103	„ Franco de Mello	552	40
1.104	„ „ Mourão	35	7
1.105	„ Gomes de Carvalho	30	6
1.106	„ Henrique de Araujo	100	15

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.107	Joaquim José de Azevedo Soares . . .	100	15
1.108	„ Leite do Canto	102	15
1.109	„ Maynert Kehl	6	1
1.110	„ Marcellino da Silva Fialho. . .	68	11
1.111	„ Mariano de Amorim Carrão . .	22	4
1.112	„ Pereira Carneiro Bastos. . . .	10	2
1.113	„ Prudente Corrêa	694	47
1.114	„ Ribeiro de Mendonça, dr. . . .	20	4
1.115	„ dos Santos Prates, menor . . .	105	15
1.116	„ Silverio de Castro Barbosa. . .	105	15
1.117	„ Soares de Oliveira Alvim, padre .	6	1
1.118	„ Thomaz Gonçalves	39	7
1.119	„ Teixeira Nogueira de Almeida. .	1.483	86
1.120	„ de Toledo Piza e Almeida . . .	152	20
1.121	„ Victor de Souza Meirelles . . .	93	14
1.122	Joaquina, f.ª de Manuel D. de Souza Lima.	11	2
1.123	„ Maria do Carmo Pinheiro . . .	30	6
1.124	„ Raymunda de Oliveira	2	—
1.125	„ Soares Proença Bueno	126	17
1.126	„ Thereza de Jesus e Silva . . .	25	5
1.127	Johann Haasis.	135	18
1.128	Johannes Clemensen.	10	2
1.129	John Arthur Kennyon Eddowes, menor. .	12	2
1.130	„ Milne Tindal	100	15
1.131	„ Sherrington	12	2
1.132	Jorge Mundt . . :	54	10
1.133	„ Pacheco Chaves	5	1
1.134	José Affonso Pacheco de Toledo	150	20
1.135	„ Adolpho Bouquet	30	6
1.136	„ de Aguiar Vallim	310	28
1.137	„ de Almeida Prado	11	2
1.138	„ Alves Barreto	1.768	100
1.139	„ „ de Camargo	474	36
1.140	„ „ Ferreira Chaves	500	37
1.141	„ Antonio Corrêa Fontes	64	11
1.142	„ „ de Gouveia	40	8
1.143	„ „ Manuel Braga	1	—
1.144	„ „ da Silva Fialho	66	11
1.145	„ Augusto Corrêa, dr.	80	13
1.146	„ „ Pereira de Rezende	56	10
1.147	„ „ Pinto Machado	2	—
1.148	„ „ Saraiva	31	6
1.149	„ de Azurém Costa Junior	1	—
1.150	„ Borges de Figueiredo.	501	37

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.151	José Braziliense de Figueiredo	10	2
1.152	„ Cabral de Mello Sobrinho	30	6
1.153	„ de Campos Toledo.	130	18
1.154	„ Cardoso de Siqueira	119	16
1.155	„ Castellano	80	13
1.156	„ Casemiro Mouth	35	7
1.157	„ Cesarino	399	32
1.158	„ Claudiano de Abreu	50	10
1.159	„ Coelho Pamplona	200	22
1.160	„ Coelho da Rocha	3	—
1.161	„ Coimbra Junior	38	7
1.162	„ da Cunha Fachada	52	10
1.163	„ Donnabella	50	10
1.164	„ Eduardo Prates, menor	105	15
1.165	„ Egydio de Queioz Aranha	849	54
1.166	„ „ f.º de José E. de Q. Aranha .	56	10
1.167	„ Elias de Paiva Junior	32	6
1.168	„ „ Vaz de Almeida.	130	18
1.169	„ Farani	275	26
1.170	„ Felix Nunes	401	32
1.171	„ Ferreira de Mello Nogueira	61	11
1.172	„ Ferraz de Camargo, Piracicaba . . .	226	23
1.173	„ „ de Sampaio	339	29
1.174	„ filho de Antonio Martins Teixeira . .	94	14
1.175	„ „ da baroneza de Muricy . . .	8	1
1.176	„ „ de d. Henriqueta M.ª da Conceição	33	6
1.177	„ „ de d. Maria Honoria	33	6
1.178	„ „ Primitivo Rodrigues de C. Sette.	3	—
1.179	„ da Fonseca Bicudo	76	12
1.180	„ Francisco Dourado.	10	2
1.181	„ Franco Mourão	107	15
1.182	„ Ignacio, f.º de Lucas A. M. de Barros .	15	3
1.183	„ Ildefonso de Souza Ramos	308	27
1.184	„ Joaquim Gomes de Abrêu	1.000	62
1.185	„ de Lacerda Soares.	121	17
1.186	„ Lotufo	246	24
1.187	„ Luiz Ferreira	100	15
1.188	„ „ de Oliveira Borges	914	58
1.189	„ Manuel de Azevedo Marques . . .	10	2
1.190	„ „ de Barros Fonseca	18	3
1.191	„ „ da Fonseca Junior	3.855	205
1.192	„ „ Pereira de Sampaio. . . .	100	15
1.193	„ Marcellino de Moraes Barros . . .	65	11
1.194	„ Marcos Ribeiro de Paiva	91	14

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.195	José Maria Bourroul.	38	7
1.196	„ „ Largacha	1	—
1.197	„ „ Lisboa Junior	21	4
1.198	„ „ Real	19	3
1.199	„ „ Talon	187	21
1.200	„ Martins de Siqueira	1.132	64
1.201	„ „ de Siqueira Junior	10	2
1.202	„ Michaud, padre.	15	3
1.203	„ Nhônhô Padre	65	11
1.204	„ Octavio de Queiroz Aranha, menor .	8	1
1.205	„ Olegario de Almeida Moura. . . .	100	15
1.206	„ de Oliveira Barros, menor	5	1
1.207	„ de Oliveira Murinelly.	200	22
1.208	„ Paula Leite de Barros, dr. . . .	3.500	187
1.209	„ de Paiva Oliveira, menor	76	12
1.210	„ Pereira Leite Guimarães	7	1
1.211	„ Pereira Machado, dr.	15	3
1.212	„ Pinto de Almeida Junior.	14	2
1.213	„ Pinto de Oliveira e Silva	50	10
1.214	„ Pires Fernandes	50	10
1.215	„ de Queizoz Lacerda	300	27
1.216	„ Real Guisande	3	—
1.217	„ Rodrigues de Castro, menor . . .	4	—
1.218	„ „ Penteado	770	51
1.219	„ Sampaio Moreira	50	10
1.220	„ dos Santos Azevedo	100	15
1.221	„ Sartoris	450	35
1.222	„ da Silva Prado	250	25
1.223	„ de Souza Queiroz.	897	57
1.224	„ Sebastião, f.º de J. A. de Souza Camargo	28	5
1.225	„ Soares de Camargo	135	18
1.226	„ Sotero Barreto	3	—
1.227	„ de Souza Oliveira.	80	13
1.228	„ Theodoro Xavier, herança	5	1
1.229	„ Valois de Castro, dr.	150	20
1.230	„ Vasconcellos de Almeida Prado Junior	11	2
1.231	„ Vicente de Azevedo Sobrinho . . .	50	10
1.232	„ „ de Queiroz Ferreira . . .	208	22
1.233	„ „ de Souza Queiroz	1.092	67
1.234	Joseph Heurter	5	1
1.235	„ Krause	800	52
1.236	„ Levy, Paris	1.100	67
1.237	„ Paul René Delage	15	3
1.238	„ Williamson	680	46

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.239	Josephina de Aguiar Melchert	119	16
1.240	„ de Azurém Costa	1	—
1.241	„ de Campos Toledo	515	38
1.242	„ Ferreira de Carvalhães . . .	187	21
1.243	„ filha de José de Campos Toledo	20	4
1.244	„ Hortencia de Moura Brito . .	2	—
1.245	„ Moreira Pinto	74	12
1.246	„ de Paula Ramos	116	16
1.247	Josephine Bouvet, veuve de Barros . . .	177	21
1.248	Josina do Nascimento Cantinho do Amaral	150	20
1.249	Josino, filho de José de Souza Camargo .	14	2
1.250	Josué de Almeida Prado	10	2
1.251	Judith de Castro, menor	2	—
1.252	Jules Bloch, rue Paradis 17 bis, Paris . .	200	22
1.253	„ Briant	134	18
1.254	„ Picot	500	37
1.255	Julia A. de Ornellas Muniz	12	2
1.256	„ Adelaide da Silva.	32	6
1.257	„ filha de d. Maria Angela de M. Aranha	474	36
1.258	„ Henriqueta de Oliveira Valle . . .	444	34
1.259	„ Honoria, filha de d. Maria Honoria .	33	6
1.260	„ Prudente de Moraes	64	11
1.261	Juliano Parolo	5	1
1.262	Julie Poullan	50	10
1.263	Julien Klotz	100	15
1.264	Julio Biettlot	50	10
1.265	„ Bloch	42	8
1.266	„ Cesar da Silveira	15	3
1.267	„ de Freitas Lima	100	15
1.268	„ Joaquim Gonçalves Maia	15	3
1.269	„ Mathias de Camargo	30	6
1.270	„ Miller	236	24
1.271	Julietta, filha de A. A. Rodrigues Dias . .	63	11
1.272	„ filha de Francisco de Oliveira . .	6	1
1.273	Justiniana Mathilde Medina	5	1
1.274	„ Ramos Maria das Flôres . . .	8	1
1.275	Justiniano Whitaker de Oliveira	562	40
1.276	Justino Dilk	270	26
1.277	Juvenal Ferreira dos Santos	30	6
1.278	„ Penteado, menor	45	9
1.279	J. Dreyfus & Comp.	400	32

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
	K		
1.280	Katie Fitz Gerald	118	16
1.281	Kenneth W. Gray, menor	10	2
1.282	Kièfe Frères	483	36
	L		
1.283	Laerte Teixeira de Assumpção	35	7
1.284	Laura Alves do Amaral, menor	145	19
1.285	„ Augusta Soares, menor.	25	5
1.286	„ filha de Manuel Corrêa Dias . . .	5	1
1.287	„ Muniz de Souza Camargo, menor .	38	7
1.288	„ da Silva Neiva, menor	24	4
1.289	Laure Hirsch, veuve Albert Mayer . . .	50	10
1.290	Laurinda Rappa	32	6
1.291	Lavinia, f.ª de d. Henriqueta M. da Conceição	33	6
1.292	„ filha de José C. da Cunha Canto .	20	4
1.293	„ de Mesquita Barros	36	7
1.294	Lazare Blum	205	22
1.295	„ Dreyfus	150	20
1.296	„ Grumbach	1	—
1.297	Leandro Pitta de Abreu Teixeira . . .	100	15
1.298	Leocadia C. Mendes Gonçalves, herança .	75	12
1.299	Leon Levy.	50	10
1.300	„ Raphael Weill, dr.	50	10
1.301	Leonardo Define	180	21
1.302	Leonie Hermandinguer	100	15
1.303	Leonina, filha de Francisco de Oliveira .	6	1
1.304	Leonor de Araujo Cintra	54	10
1.305	„ Augusto de Assumpção	120	17
1.306	„ filha de A. J. Rodrigues Dias . .	17	3
1.307	„ de Moraes Barros	30	6
1.308	„ Supplicy, menor	50	10
1.309	Leopoldina Ribas da Silva	30	6
1.310	Leopoldino Martins Meira de Andrade . .	285	26
1.311	Leopoldo Bloch	50	10
1.312	„ Kahn	50	10
1.313	„ José Pereira Bastos	215	23
1.314	„ Machado	40	8
1.315	Leovigildo da Silva Prado	1.203	72
1.316	Levy, Irmão & Comp.	310	28
1.317	Libania Guerra da Veiga Pinto	182	21
1.318	Lindolpho de Carvalho	125	17

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.319	Linêo, filho de Pedro F. de Camargo . .	3	—
1.320	Lino Joaquim da Cruz	15	3
1.321	Læticia da Fonseca Ralston	128	17
1.322	London and Brazilian Bank, Limited . .	2.758	150
1.323	„ and River Plate Bank, Limited .	1.540	89
1.324	Louis Delamain	564	40
1.325	„ Gaume	700	47
1.326	„ Richard.	20	4
1.327	„ Salmon	205	22
1.328	Louise Julie Michel.	372	31
1.329	„ Severiano Rodrigues Martins. . .	255	25
1.330	Lourenço Alves Cardoso	180	21
1.331	„ Antonio de Lima	50	10
1.332	„ Aranha Rodovalho, menor. . .	39	7
1.333	„ f.º de Procopio C. de Vasconcellos	33	6
1.334	Lothario Eulalio de Carvalho.	68	11
1.335	Lucas, f.º de Lucas A. Monteiro de Barros	15	3
1.336	„ filho de d. Maria de A. Gomes . .	17	3
1.337	Lucia Augusta Schulman	50	10
1.338	„ filha de Alexandre A. Mendes. . .	32	6
1.339	„ filha de Francisco Braida	1	—
1.340	„ f.ª do dr. Nicoláo P. de C. Vergueiro	50	10
1.341	„ Paes de Barros	90	14
1.342	„ da Silva	10	2
1.343	Lucie Bourdillat	50	10
1.344	Lucien Levy	190	22
1.345	„ Levy, 2.º	47	9
1.346	„ Oppenhein	2	—
1.347	Lucilla Berrini	65	11
1.348	„ Quartim Oelhafen	6	1
1.349	Lucinda, filha de Francisco Quirino. . .	18	3
1.350	„ Moreira Campos	14	2
1.351	Luigi Finotti, dr..	69	11
1.352	Luiz Alves Janeiro	24	4
1.353	„ „ da Silva.	26	5
1.354	„ do Amaral Baeta Neves, menor . .	32	6
1.355	„ Augusto Corrêa Galvão	610	43
1.356	„ „ Teixeira de Assumpção . .	9	1
1.357	„ Corrêa Leite, menor	6	1
1.358	„ Fabiani	20	4
1.359	„ Felippe Baeta Neves, dr.	122	17
1.360	„ Fernando do Amaral, menor . . .	2	—
1.361	„ filho de Alvaro T. de Assumpção . .	43	8
1.362	„ „ „ Luiz Alves de Almeida . .	1	—

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.363	Luiz Gonzaga de Amarante Cruz, dr. . .	316	28
1.364	„ „ de Azevedo	30	6
1.365	„ „ Vergueiro	50	10
1.366	„ Guilhem	13	2
1.367	„ Henrique Levy.	136	18
1.368	„ Joaquim de C. Carneiro Leão . . .	30	6
1.369	„ José da Fonseca Costa	50	10
1.370	„ José Martins Vieira	73	12
1.371	„ Leite Guimarães	33	6
1.372	„ Lopes Baptista dos Anjos, dr. . . .	150	20
1.373	„ Madeira	43	8
1.374	„ Octavio, filho de Octavia Prates . .	178	21
1.375	„ de Oliveira Lins de Vasconcellos . .	75	12
1.376	„ Pereira Dias Junior	240	24
1.377	„ Pucci	411	33
1.378	„ Rodrigues Ferreira	117	16
1.379	Luiza de Almeida Leite e Silva	100	15
1.380	„ de Azevedo Marques Ferreira. . .	21	4
1.381	„ de Azevedo Salles Pinto	70	12
1.382	„ Brasilia Moreira Marques	74	12
1.383	„ Candida Maria	19	3
1.384	„ Maria Nogueira	42	8
1.385	„ de Moraes Assumpção	400	32
1.386	„ de Oliveira Couto	50	10
1.387	„ Pereira Dias	70	12
1.388	„ Sampaio de Souza Camargo . . .	33	6
1.389	„ Vergueiro Rudge	21	4
1.390	Lula Beatrice Wysard	38	7
1.391	Lydia, filha de Julio Conceição	10	2
1.392	„ de Mesquita Vergueiro	100	15
	M		
1.393	Madeleine de Breuilpont	64	11
1.394	Maercio, f.º de José Rodrigues Munhós .	600	42
1.395	Mallet, Frères & C.	476	36
1.396	Malvina de Barros Leme	40	8
1.397	„ Honoria filha de d. Maria Honoria	33	6
1.398	Manuel de Almeida M. Freire Filho, menor	74	12
1.399	„ Alves Vianna	50	10
1.400	„ „ Caldeira	300	27
1.401	„ André Gaspar	311	28
1.402	„ Antonio de Carvalho	82	13
1.403	„ Bonifacio da Silva Baptista . . .	1.156	70

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.404	Manuel Corrêa Leite	6	1
1.405	„ da Costa Ferreira	70	12
1.406	„ da Cunha Lobo	20	4
1.407	„ Ferreira Louzada	326	28
1.408	„ „ Santiago	32	6
1.409	„ f.º de F. A. Pereira Borges . . .	20	4
1.410	„ „ „ Manuel D. de Souza Lima .	11	2
1.411	„ Franco do Amaral	146	19
1.412	„ „ do Amaral Junior . . .	145	19
1.413	„ Garcia da Silva.	200	22
1.414	„ Geraldo Forjaz	363	30
1.415	„ Gonçalves Torres	457	35
1.416	„ de Jesus Rodrigues de Castro . .	7	1
1.417	„ Joaquim de Albuquerque Lins . .	200	22
1.418	„ „ Pinto	20	4
1.419	„ José Ferreira de Carvalho . . .	67	11
1.420	„ „ Gomes	220	23
1.421	„ Ladisláo Loureiro	4	—
1.422	„ Laudelino da Silva Silvado . . .	51	10
1.423	„ Lopes da Costa Brito	20	4
1.424	„ Martins Filgueiras	21	4
1.425	„ do Nascimento, f.º de J. P. M. Portella	21	4
1.426	„ de Oliveira Monteiro	272	26
1.427	„ Pinto Torres Neves	100	15
1.428	„ dos Santos Maia	140	19
1.429	Manuella Augusta Vieira de Carvalho . .	25	5
1.430	„ de Lacerda Vergueiro	89	13
1.431	Marcellino S. Julião, herança	150	20
1.432	Marcilia Alves Corrêa, menor	42	8
1.433	Marcio, f.º de José Rodrigues Munhós . .	600	42
1.434	Margaret Gray	11	2
1.435	„ Moris	5	1
1.436	Margarida Alves Corrêa, menor	55	10
1.437	„ Julieta de A. Marques	64	11
1.438	Margherita Meneghelli	50	10
1.439	Marguèrite Weill	64	11
1.440	Maria Agueda Tunis	40	8
1.441	„ Adelaide de Alvarenga Toledo . .	128	17
1.442	„ „ Cardoso.	15	3
1.443	„ Amalia de Assis Pacheco	200	22
1.444	„ Amelia da Costa Carvalho	33	6
1.445	„ Amalia f.ª de Henrique dos S. Dumont	25	5
1.446	„ „ f.ª de Lucas A. M. de Barros.	11	2
1.447	„ Amelia Henriques dos Santos. . .	65	11

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.448	Maria Amelia da Silva, menor	10	2
1.449	„ Angelica de Araujo Cintra	62	11
1.450	„ „ Cidade Pereira	102	15
1.451	„ „ de Souza Queiroz de Barros	7	1
1.452	„ dos Anjos Vasconcellos.	6	1
1.453	„ Antonietta da Silva Prado	300	27
1.454	„ da Apparecida, f.ª de J. V. de Q. Ferreira	20	4
1.455	„ de Araujo Cintra	53	10
1.456	„ Augusta Breidt	12	2
1.457	„ „ Nogueira.	64	11
1.458	„ „ Pacheco Jordão, menor . .	13	2
1.459	„ „ Pinto	4	—
1.460	„ „ T. de Assumpção	35	7
1.461	„ B. Foschini	15	3
1.462	„ Balbina da Fonseca Costa Calogeras.	78	13
1.463	„ Basilisa da Silva Prado.	492	37
1.464	„ de Barros Serra, menor	5	1
1.465	„ Benedicta Marques	9	1
1.466	„ Candida de Oliveira	20	4
1.467	„ „ Barbosa de Almeida . . .	125	17
1.468	„ Cardoso Cramer	50	10
1.469	„ Carlota Corrêa de Mello	17	3
1.470	„ Carolina Semper	18	3
1.471	„ do Carmo Almeida Cintra	1	—
1.472	„ „ „ Aranha Rodovalho, menor .	39	7
1.473	„ „ „ da Costa Carvalho . . .	8	1
1.474	„ „ „ Gonçalves	32	6
1.475	„ „ „ de Jesus, menor	2	—
1.476	„ Cecilia Carneiro Leão, menor . . .	17	3
1.477	„ „ filha de E. Limpo de Abreu.	2	—
1.478	„ „ Rôxo de Souza Rangel . .	210	23
1.479	„ „ de Nioac, menor	8	1
1.480	„ Clementina Bueno Bierrenbach . .	42	8
1.481	„ da Conceição Franco de Andrade .	748	49
1.482	„ Cornehls, menor	27	5
1.483	„ Damiana de Lemos	10	2
1.484	„ das Dores Alves de Lima	1.300	77
1.485	„ „ „ Bueno de Moraes . . .	632	44
1.486	„ Duarte Ferraz de Moraes	22	4
1.487	„ Dulcelina de Toledo	145	19
1.488	„ Elisa de Arruda Alvim	50	10
1.489	„ „ Monteiro de B. Pereira da Silva.	328	28
1.490	„ „ Pereira dos Santos	20	4
1.491	„ „ Emilia, f.ª de A. A. Guimarães.	125	17

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.492	Maria Elisa da Encarnação B. Moreira, menor.	105	15
1.493	„ Engracia Dias Leite	63	11
1.494	„ Ephigenia Aranha Rodovalho, menor .	39	7
1.495	„ Eponina Pacheco Jordão, menor . .	75	12
1.496	„ Eufrasia	7	1
1.497	„ Eugenia de Carvalho.	147	19
1.498	„ „ de Mello	7	1
1.499	„ „ f.ª de F. A. Pereira Borges.	8	1
1.500	„ „ M. de Barros, c.ssa de Nioac .	615	43
1.501	„ filha de Antonio da Silva Prado J.or.	5	1
1.502	„ „ „ Arthur da Silva Araujo . .	6	1
1.503	„ „ „ barão de Arary	763	50
1.504	„ „ „ d. Belmira Negreiros . . .	11	2
1.505	„ „ „ Fernando Vieira de Moraes .	7	1
1.506	„ „ „ d. Francisca M. de P. Baracho.	80	13
1.507	„ „ „ Joaquim B. Pimenta Bueno .	11	2
1.508	„ „ „ Jeronymo Terra.	22	4
1.509	„ „ „ José Alves de Souza Camargo.	28	5
1.510	„ „ „ Luiz Quirino dos Santos . .	107	15
1.511	„ „ „ d. Maria do Carmo de Oliveira.	12	2
1.512	„ „ „ „ „ Izabel de C. Quartim.	2	—
1.513	„ „ „ Octaviano Pires Corrêa . .	19	3
1.514	„ „ „ Procopio C. de Vasconcellos.	17	3
1.515	„ Flóra de Carvalho.	200	22
1.516	„ „ Franco Soares	407	32
1.517	„ Francellina Ferreira Peake	21	4
1.518	„ Francisca Pacheco Jordão, menor. .	13	2
1.519	„ Franco Mourão	98	14
1.520	„ Georgina de Araujo, menor. . . .	50	10
1.521	„ da Gloria Azevedo	30	6
1.522	„ „ „ Pereira Munhós	300	27
1.523	„ „ „ Ribeiro Marquitos . . .	125	17
1.524	„ „ „ Quartim de Moraes . . .	35	7
1.525	„ Gomes de Carvalho	18	7
1.526	„ Guilherme Pereira da Silva. . . .	70	12
1.527	„ Guilhermina da Rocha Camargo . .	8	1
1.528	„ Helena da Silva Prado, menor . . .	3	—
1.529	„ Idalina Nobrega	20	4
1.530	„ Ignacia Corrêa Leite, menor . . .	6	1
1.531	„ Izabel Ferraz de Aguiar.	25	5
1.532	„ „ f.ª de A. C. de Mello Barreto .	53	10
1.533	„ „ „ do conde de Nioac . . .	8	1
1.534	„ „ „ de J. P. Machado Portella .	21	4
1.535	„ „ Moreira Marques	74	12

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.536	Maria Izabel Pacheco Jordão, menor . .	23	4
1.537	„ Joanna Ortiz Monteiro	18	3
1.538	„ Joaquina de Moraes	12	2
1.539	„ José de Assis Pacheco	23	4
1.540	„ „ f.ª de d. Maria Honoria . . .	33	6
1.541	„ „ Piçarra	19	3
1.542	„ „ Pinto Neves	30	6
1.543	„ de Jesus Cunha	7	1
1.544	„ L. de Villac	78	12
1.545	„ Lucia, f.ª de V. P. Monteiro de Barros.	37	7
1.546	„ Luiza Alves	156	20
1.547	„ „ Alves Leme	75	12
1.548	„ „ de Barros	11	2
1.549	„ „ Grazan, veuve J. Goetschel .	33	6
1.550	„ „ de Moraes	55	10
1.551	„ Luzia Barbosa Aranha	8	1
1.552	„ „ de Queiroz Aranha	700	47
1.553	„ Marcolina Monteiro da Silva . . .	60	11
1.554	„ Margarida Magalhães Coimbra, menor.	50	10
1.555	„ Monteiro de Barros Portella . . .	2.000	113
1.556	„ de Moraes, f.ª de J. Prudente de Moraes.	11	2
1.557	„ do Nascimento Rodrigues Jordão . .	75	12
1.558	„ Nazareth de Arruda Alvim	7	1
1.559	„ „ Prado Pacheco e Silva . .	213	23
1.560	„ de Oliveira Malheiro	87	13
1.561	„ Pacheco Monteiro	75	12
1.562	„ de Paula Ramos Nogueira	2	—
1.563	„ Proença de Azurém Costa	80	13
1.564	„ Rita, f.ª de Olegario Moreira Lima.	778	51
1.565	„ „ Monteiro de Barros Rôxo . .	600	42
1.566	„ „ Pinheiro Machado, menor . .	9	1
1.567	„ da Rocha Cintra, menor	8	1
1.568	„ Rosa de Assumpção Pinto	150	20
1.569	„ „ Duarte	20	4
1.570	„ Rosalina Darrique de Faro	125	17
1.571	„ San Juan de Oliveira.	25	5
1.572	„ da Soledade Pinto de Almeida . . .	25	5
1.573	„ Sophia de Lemos	10	2
1.574	„ „ da Silva Prado	500	38
1.575	„ „ da Silva Prado Filho . . .	873	56
1.576	„ Thereza, f.ª de L. A, Monteiro de Barros	9	1
1.577	„ „ „ „ Vicente P. M. de Barros.	48	9
1.578	„ „ de Jesus Novaes	684	46
1.579	„ Umbellina Fernandes Vieira . . .	5	1

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.580	Maria Umbelina Santiago Ferreira . . .	9	1
1.581	„ Véra de Oliveira Roxo	37	7
1.582	„ Victoria da Fonseca Cotching . . .	100	15
1.583	Mariana de Oliveira Soares Pimenta Bueno.	75	12
1.584	„ Brotero Abranches	50	10
1.585	Mariano Pacheco Fernandes	676	46
1.586	„ de Siqueira	25	5
1.587	Marie Amelie Henriette Barennes . . .	35	7
1.588	„ Castanet.	20	4
1.589	„ Clotilde Grazan	33	6
1.590	„ Albert Coussin Perceval, mr. . . .	106	15
1.591	Marietta Brotero Abranches	50	10
1.592	„ f.ª de João de Lacerda Franco .	21	4
1.593	Marina Aranha, menor	9	1
1.594	„ f.ª de Carlos A. Monteiro de Barros.	15	3
1.595	„ Prado de Queiroz Aranha, herança.	266	25
1.596	Mario de Almeida Pires	27	5
1.597	„ do Amaral	15	3
1.598	„ f.º de J. C. da Cunha Canto . . .	20	4
1.599	„ „ „ Olyntho Rodrigues Dantas .	3	—
1.600	„ „ „ dr. Thomaz Whately . . .	12	2
1.601	„ de Oliveira Rôxo	65	11
1.602	„ Pereira da Rosa, menor	6	1
1.603	„ Vicente de Azevedo	110	16
1.604	Marion Fordyce	9	1
1.605	Mary Dulley Lupton	159	20
1.606	„ Izabel Baggott	4	—
1.607	„ Kauers	3	—
1.608	„ Thornton	4	—
1.609	Marquez de Breuilpont	211	23
1.610	Marqueza de Ytú.	3.832	2[illegible]4
1.611	Martinho Burchard, herança	576	41
1.612	„ da Silva Prado Junior	3.205	173
1.613	Martha, f.ª de Estevam Cardoso de Negreiros	24	4
1.614	„ Schneider	4	—
1.615	Marthe Alice Leullier	38	7
1.616	Mathias Gonçalves de Oliveira Rôxo, menor	33	6
1.617	„ Valladão, dr.	125	17
1.618	Mathilde Bundschuh.	10	2
1.619	„ Hendel	101	15
1.620	„ Klapp	47	9
1.621	„ Mainz	1.200	72
1.622	„ Medina Ramos	2	—
1.623	„ Roche	20	4

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.624	Matilda M. Baillie	300	27
1.625	Matriz da Parochia de Santa Cecilia . .	3	—
1.626	Matthew Thompson	12	2
1.627	Maurice Ettinger.	60	11
1.628	„ Grumbach	796	52
1.629	„ Grumbach & Comp.	1.440	84
1.630	„ Samuel	31	6
1.631	Max Hennet	39	7
1.632	„ J. F. Mundt	313	28
1.633	„ Peine	3	—
1.634	Maximiliano Prada	55	10
1.635	Mayer Israel	201	22
1.636	Milciades, filho de dr. Reynaldo Porchat .	5	1
1.637	Mercedes de Castro Lisboa	6	1
1.638	„ filha de Luiz Quirino dos Santos	107	15
1.639	Messias Teixeira de Camargo	53	10
1.640	Michel Loeb	20	4
1.641	Miguel Antonio de Sanctis	100	15
1.642	„ de Almeida Prado	4	—
1.643	„ A. Rinaldi	13	2
1.644	„ Bertrando	50	10
1.645	„ Carlos Cardoso	4	—
1.646	„ Vieira Monteiro.	251	25
1.647	Minna Kloetzer	17	3
1 648	Militão Augusto de Azevedo	100	15
1.649	„ Corrêa Beraldo	77	12
1.650	Miquelina F. de Campos Camargo . . .	8	1
1.651	„ de Souza e Silva	21	4
1.652	Mirtil Deutsch	424	33
1.653	Moacyr, filho de Joaquim Maynert Kehl .	3	—
1.654	Monteiro de Barros & Comp.	265	25
1.655	„ Soares & Comp.	100	15
1.656	Mosteiro de São Bento	37	7
1.657	M. V. Levy, Frères & Comp.	6.716	398
	N		
1.658	Natal Pelligrini	40	8
1.659	Nayr, filha de Jeronymo Terra	36	7
1.660	Nathalio, f.º de Justin.ª Ramos M. das Dôres	1	—
1.661	Nathan Rollmann.	100	15
1.662	Nelson, filho de Arthur da Silva Araujo .	6	1
1.663	Ney, filho de Abel de Andrade Villares .	24	4
1.664	Nicoláo Rossmann	200	22

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.665	Nicolau de Souza Queiroz.	1.000	62
1.666	„ Tolentino Piratininga.	10	2
1.667	„ Vergueiro Le Coq.	110	16
1.668	Noemia Barbosa Bueno.	20	4
1.669	„ filha de José Maria Largacha Junior	16	3
1.670	„ da Fonseca.	6	1
1.671	Numa Pereira do Valle.	71	12
1.672	Nympha Augusta de Lacerda.	80	13
	O		
1.673	Octaviano Augusto de Souza Bueno, menor	5	1
1.674	„ f.º de Antonio A. Rodrigues Dias	63	11
1.675	„ Pacheco Jordão, menor . . .	75	12
1.676	„ Pereira Mendes.	147	19
1.677	„ Vaz de Almeida.	14	2
1.678	Octavio Paes de Barros.	303	27
1.679	„ da Silva Prates.	165	20
1.680	Odilla Bueno, filha de F. da Cunha Bueno J^or^.	80	13
1.681	„ Rodrigues.	62	11
1.682	Odillo, filho de Joaquim Maynert Kehl. .	3	—
1.683	Odillon, filho de Gabriel Pupo Nogueira .	4	—
1.684	Olavo, filho de O. E. de Souza Aranha .	4	—
1.685	Olga Castello Branco de Gusmão, menor .	26	5
1.686	„ filha de Joaquim Maynert Kehl . .	3	—
1.687	„ „ „ Luiz Pereira Dias Junior .	100	15
1.688	„ Monteiro, menor	8	1
1.689	Olinda, filha de Aquilino Negrini. . . .	2	—
1.690	Olindo Chiaffarelli, menor	8	1
1.691	Olive Adeline Simonsen.	5	1
1.692	Olympia Catta-Preta.	20	4
1.693	„ Maria Rita da Silva.	15	3
1.694	„ Vergueiro Rudge.	12	2
1.695	Olympio Pinheiro de Lemos	26	5
1.696	„ da Silva Leão.	34	6
1.697	„ Viriato Portugal, dr.	415	33
1.698	Olyntho, filho de O. Rodrigues Dantas . .	3	—
1.699	Ondina, filha de Brasilio José Pompêu . .	3	—
1.700	Orestes, filho de Angelo Franceschini . .	5	1
1.701	Orlando, f.º de Joaquim B. Pimenta Bueno	11	2
1.702	Orville A. Derby.	40	8
1.703	Oscar de Almeida Rudge, menor. . . .	25	5
1.704	„ Lassen.	100	15
1.705	Oswaldo Alves Valle, menor	27	5

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.706	Oswaldo, filho do dr. Reynaldo Porchat .	5	1
1.707	Othoniel de Campos Motta	54	10
1.708	Otto de Freitas Backheuser	168	20
1.709	Otto Weiss	108	15
	P		
1.710	Palmyre Bloch	82	13
1.711	Pantaleão, f.º de M. J. da Lapa Trancoso .	12	2
1.712	Paschoal di Giovanni	285	26
1.713	Paul Boselli	207	22
1.714	„ Lobstein	200	22
1.715	Paula de Aguiar Barros	66	11
1.716	„ de Moraes Barros	55	10
1.717	„ von Hugo	4	—
1.718	„ da Silva Prado	117	16
1.719	Paulina Beatriz Quartim Ramos	7	1
1.720	„ Faro Fleury	50	10
1.721	„ de Paula Belleza	5	1
1.722	„ de Souza Queiroz	401	32
1.723	„ Vergueiro Rudge	13	2
1.724	Pauline Berthe	9	1
1.725	Paulino de Almeida Freire.	57	10
1.726	„ Pacheco Jordão, menor	75	12
1.727	Paulo Egydio de Oliveiro Carvalho . . .	30	6
1.728	„ Florence	15	3
1.729	„ filho de Antonio A. Rodrigues Dias .	62	11
1.730	„ „ „ Alvaro T. de Assumpção. .	43	8
1.731	„ „ „ Domingos Roque da Silva .	177	21
1.732	„ Franco do Amaral	145	19
1.733	„ Malheiro de Mello, dr., herança . .	12	2
1.734	„ Pereira Barretto, menor.	31	6
1.735	„ Pinto de Almeida, dr.	121	17
1.736	„ da Silva Prado	1	—
1.737	„ de Souza Queiroz	950	60
1.738	Pedro de Alcantara Coelho Marinho. . .	50	10
1.739	„ Augusto Carneiro Lessa, dr. . . .	250	25
1.740	„ „ Soares, menor	25	5
1.741	„ Bicudo	50	10
1.742	„ Bonamy Platt	20	4
1.743	„ Bonino	150	20
1.744	„ de Castro Pereira Sodré, dr. . . .	130	18
1.745	„ Celidonio Gomes dos Reys, dr. . .	50	10
1.746	„ Egydio Aranha Rodovalho, menor .	39	7

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.747	Pedro Egydio de Souza Aranha Filho . .	300	27
1.748	„ filho de Antonio de Campos Toledo	100	15
1.749	„ f.º de Silvestre Villa Real Sobrinho	10	2
1.750	„ Hannikerl Forster	500	37
1.751	„ Martins Vieira Junior	45	9
1.752	„ de Paula Ramos	97	14
1.753	„ Peixoto de Abreu Lima	61	11
1.754	„ Vaz de Almeida	8	1
1.755	„ Vieira Bittencourt, herança . . .	153	20
1.756	„ Vicente de Azevedo, dr.	380	31
1.757	Percy John Pond	10	2
1.758	„ Lupton	241	24
1.759	Perpetua Gomes Pereira	4	—
1.760	Petronilha, filha de O. C. de Vasconcellos.	18	3
1.761	Pierre Edouard de Calmels Puntis . . .	118	16
1.762	„ Joseph Marie Gabriel Gisard . . .	100	15
1.763	„ Rivière.	1	—
1.764	Philipp Krauss	100	15
1.765	„ Hammond	31	6
1.766	Philippe Schloss	1.110	68
1.767	Plinio, filho de Plinio da Silva Prado . .	3	—
1.768	„ da Silva Prado	1	—
1.769	Prado, Chaves & Comp.	54	10
1.770	Priscilla, filha de Thomaz Gomes Viegas .	10	2
1.771	Procopio, f.º de Procopio C. de Vasconcellos	14	2
1.772	Prudente de Moraes Filho	35	7
1.773	„ Rosa Corrêa	22	4
1.774	Pulcheria de Araujo Cintra	64	11
	Q		
1.775	Quintino, f.º de Estevam C. de Negreiros .	23	4
1.776	Quirino de Aguiar	44	8
1.777	Quiteria Luiza de Souza	78	12
	R		
1.778	Raul Marx	100	15
1.779	Raphael de Abreu Sampaio	300	27
1.780	„ Biltz	100	15
1.781	„ Olita	80	13
1.782	„ Tobias de Oliveira, herança . .	231	24
1.783	„ Pompeu de Camargo	25	5
1.784	Raul Ferreira, f.º de J. V. de Queiroz Ferreira.	25	5

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.785	Raul, f.º de Abel de Andrade Villares . .	25	5
1.786	„ „ „ Alberto de Mendonça Moreira .	1	—
1.787	„ „ „ Estevam Cardoso de Negreiros .	112	16
1.788	„ „ „ d. Lavinia de Mesquita Barros .	36	7
1.789	„ Ortiz Monteiro	78	12
1.790	„ Pompeu do Amaral	36	7
1.791	„ Ricardo Rudge, menor	25	5
1.792	Raymão Abrahão Grumbach, menor . . .	2	—
1.793	Raymundo Breves de Oliveira Rôxo . . .	83	13
1.794	„ Ferreira dos Santos	40	8
1.795	Recolhimento de N. S. da Luz	500	37
1.796	Regina, f.ª de F. A. de Souza Queiroz Neto.	1	—
1.797	„ Faro de Carvalho, menor. . . .	100	15
1.798	Remigio Gomes Guimarães.	1	—
1.799	Renato, f.º de Estevam Cardoso de Negreiros.	132	18
1.800	„ „ „ Joaquim Maynert Kehl . .	3	—
1.801	„ „ „ Olavo Egydio de Souza Aranha.	1	—
1.802	„ „ „ João B. de Andrade Meira .	5	1
1.803	Renato Rudge da Silva Ramos	2	—
1.804	René Helfer	7	1
1.805	Reynaldo Porchat, dr.	26	5
1.806	Ricardo Severo da Fonseca Costa, dr. . .	38	7
1.807	Richard James Reidy.	50	10
1.808	Ridolfo J. Giusti	30	6
1.809	Rita de Cassia Aranha Rodovalho, menor .	39	7
1.810	„ Hermantina da Silveira Cintra . . .	17	3
1.811	„ Ribas da Silva	40	8
1.812	Roberto, f.º do barão de Nioac	22	4
1.813	„ „ de Plinio da Silva Prado . .	2	—
1.814	„ Martins Lage	125	17
1.815	„ Schwenger	368	30
1.816	Rodolpho de Barros	2	—
1.817	„ Brenne	500	37
1.818	„ H. Richter	200	22
1.819	„ Richter & C.	305	27
1.820	„ de Souza Pinto	15	3
1.821	Rodrigo Claudio da Silva	45	9
1.822	„ Soares	109	15
1.823	Roger, f.º da condessa de Legge	27	5
1.824	Roland O' Neill Addison	65	11
1.825	Romeu, f.º de J. B. de Andrade Meira . .	2	—
1.826	Rosa Cardoso	44	8
1.827	„ do Coração de Maria, menor . . .	16	3
1.828	Rosalia de Oliveira Malheiro	420	33

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.829	Rosalina Etelvina Chaves	40	8
1.830	„ de Queiroz Aranha	300	27
1.831	Roscio E. de Queiroz Aranha	124	17
1.832	Rudolph O. Kesselring	2	—
1.833	Ruth, f.ª de H. L. de A. Meira	1	—
1.834	Ruy Mendonça, f.º de Joaquim Mendonça F.º.	2	—
1.835	„ Sodré, f.º de Manuel R. de A. Sodré .	4	—
	S		
1.836	Salomon Pompé	94	14
1.837	Salvador Augusto de Queiroz Telles. . .	37	7
1.838	S. C. de Misericordia de Campinas . . .	260	25
1.839	„ „ „ „ do Rio Claro . . .	107	15
1.840	„ „ „ „ de Santos	150	20
1.841	„ „ „ „ de S. Paulo . . .	346	29
1.842	Sarah Leflanski	39	7
1.843	Saturnino Candido Gomes	250	25
1.844	Sebastiana de Almeida Mello Freire, menor.	173	21
1.845	Sebastiana, f.ª de d. Maria Flóra F. Soares.	1.000	62
1.846	Sebastião de Campos Cintra	26	5
1.847	„ José Pereira	1	—
1.848	Serafino Sarti	120	17
1.849	Silverio Ignarra Sobrinho	6	1
1.850	Silvestre Candido Ribeiro	143	19
1.851	Simão Alves de Toledo Lima, menor . .	10	2
1.852	„ da Porciuncula	1.000	62
1.853	Simon Lehmann & C.	5.000	272
1.854	„ Nathan	265	25
1.855	Sociedade Artistica Beneficente	202	22
1.856	„ B. dos Emp.dos da Cª. Paulista .	277	26
1.857	„ Brasileira da Educação, do Rio .	25	5
1.858	„ Beneficente dos Empregados da S. Paulo Railway C. . . .	360	30
1.859	„ Humanitaria dos Empregados no Commercio de S. Paulo. . .	202	22
1.860	„ Maçonica Piratininga	35	7
1.861	„ Protectora das Mulheres Desamradas (Maternidade)	50	10
1.862	„ Protectora dos Portuguezes Desvalidos.	60	11
1.863	„ Portugueza de Ben.ª de Campinas.	227	23
1.864	„ „ „ „ de S. Paulo.	200	22

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.865	Societá Italiana de Beneficenza per l'Ospedale Umberto I	1	—
1.866	Sophia Ellis Lawrence	10	2
1.867	,, Fialho	66	11
1.868	,, da Silva Leitão	36	7
1.869	,, Rufina de Oliveira e Silva	120	17
1.870	Solange, f.ª do visconde de La Tour . .	15	3
1.871	Squire Sampson	303	27
1.872	Stefania Alves Lima	39	7
1.873	Stella, f.ª de Abel de Andrade Villares . .	25	5
1.874	,, ,, Hippolyto Pacheco A. de Araujo.	18	3
1.875	,, ,, Mac-Swiney, m.za de Mashanaglas.	18	3
1.876	Suzanna Catharina Peixoto.	11	2
1.877	Suzie L. Williams	10	2
1.878	Sibylla Bausch	150	20
1.879	Sylvia de Campos Toledo, menor. . . .	50	10
1.880	,, f.ª de Heraldo Pio Pimenta Bueno .	11	2
1.881	,, ,, de J. C. da Cunha Canto . . .	20	4
1.882	,, Ladeira Marques, menor	10	2
1.883	Sylvio Alvares Penteado.	1.050	65
1.884	,, Ferreira, f.º de J. V. Queiroz Ferreira.	25	4
1.885	,, Monteiro dos Santos	55	11
1.886	,, Paes de Barros	49	9
	T		
1.887	Theodor Hempel	125	17
1.888	Thedoreto do Nascimento, dr.	20	4
1.889	Theodoro Antunes Maciel	60	11
1.890	Theolinda Engracia Schmidt	42	8
1.891	,, filha de E. C. de Negreiros .	112	16
1.892	Theophilo Ferreira de Almeida	1	—
1.893	,, Ferreira do Valle	30	6
1.894	Thereza de Campos Toledo, menor . . .	50	10
1.895	,, de Moraes, f.ª de J. P. de Moraes.	11	2
1.896	,, de Oliveira Lobo	4	—
1.897	,, de Paula Novaes	56	10
1.898	Thersilia Novaes de Camargo	202	22
1.899	Thiers, f.º de Francisco Gomes Ferraz . .	50	10
1.800	Thomas A. Pledger	45	9
1.901	,, Davies	20	4
1.902	Thomaz Cochrane	94	14
1.903	,, Dias Leite	48	9

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.904	Thomaz Gomes Viegas	100	15
1.905	„ da Rocha Leão	115	16
1.906	Thorsten Gullberg	30	6
1.907	T. P. Speers	20	4
1.908	Tito, f.º de Antonio Leme da Fonseca . .	431	31
1.909	„ Pacheco	10	2
1.910	Torquato Pitta de Abreu Teixeira . . .	82	13
1.911	Turenna, f.ª de J. E. de Queiroz Aranha .	56	10
	U		
1.912	Ubaldina Ferreira da Cunha	85	13
1.913	Umbellina de Assis Negreiros.	140	19
1.914	„ f.ª de P. C. de Vasconcellos. .	15	3
1.915	Urbina Pacheco Jordão.	47	9
	V		
1.916	Valentina Pompeu do Amaral.	10	2
1.917	„ Teixeira de Assumpção. . . .	100	15
1.918	Valentine Huschel Fraccarole	5	1
1.919	Vasco Pinto Bandeira	26	5
1.920	V. Ordem T. de N. S. do M. do Carmo .	50	10
1.921	Veridiana Valeria da Silva Prado. . . .	1.350	80
1.922	Veuve Ida Weiler & Frère	260	25
1.923	„ Lazaro Bloch	138	18
1.924	Vicente Albano	272	26
1.925	„ Berge.	785	51
1.926	„ Melillo	12	2
1.927	„ Paulo Monteiro de Barros . . .	3.151	170
1.928	Vicentina de Souza Queiroz Aranha. . .	5	1
1.929	Victor Marsot	25	5
1.930	„ de Souza Meirelles	16	3
1.931	Victoria Pinto Serva.	33	6
1.932	Virgilio Antonio de Brito	100	15
1.933	„ Francisco Caldas	6	1
1.934	„ Luiz Ferreira	25	5
1.935	„ de Rezende, dr.	20	4
1.936	Virginia de Assis Pacheco	246	24
1.937	„ E. Gomes da Rocha	50	10
1.938	„ A. Embaré Rebello	113	11
1.939	„ Mendes Gonçalves Loyolla . . .	10	2
1.940	„ Paula Novaes	47	9

N. de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1.941	Visconde de La Tour	702	47
1.942	Viscondessa de La Tour	476	36
1.943	„ de Montbron	2.000	112
1.944	Vital Brochado	50	10
1.945	Vitaliano de Almeida Prado	66	11
1.946	Vite Weill	350	30
	X		
1.947	Xantippe Lopes Chaves	52	10
1.948	Xavier de La Tour, menor	15	3
	W		
1.949	Washington, f.º de L. L. Guimarães	34	6
1.950	Wilhelm Lorenz	25	5
1.951	William Collier	241	24
1.952	„ G. Speers	37	7
1.953	„ H. Booth	32	6
1.954	„ Hardcastle	24	4
1.955	„ John Johnson	22	4
1.956	„ London Strain, dr.	1.364	80
1.957	„ Nielsen	64	11
1.958	„ Robert Lutz	100	15
1.959	„ Speers	352	30
1.960	„ Snape, herança	52	10
1.961	„ Vail Lidgerwood	142	19
1.962	„ Van Vleck Lidgerwood	13.995	722
1.963	Willy Rieckmann	50	10
1.964	Wladimir, f.º de Joaquim M. Kehl	3	—
	Z		
1.965	Zaida, f.ª de J. P. A. Machado Junior	10	2
1.966	Zelia Candida de Souza	28	5
1.967	Zemira de Azevedo M. Pedrosa	40	8
1.968	Zenaide de Barros Vaz	14	2
1.969	Zilda, f.ª de Juvenal Corrêa de Mello	7	1
1.970	Zulmira B. da Costa Carvalho	8	1
	TOTAL	375.000	